



پایان نامه کارشناسی ارشد مدیریت محیط زیست گرایش حقوق محیط زیست (M.Sc.)

موضوع:

بررسی حقوقی کنوانسیون جلوگیری از دفع مواد زائد و دیگر مواد در دریا و
ارزیابی نحوه اجرای آن در ایران

اساتید راهنما:

جناب آقای دکتر منصور پور نوری
جناب آقای دکتر سید عباس پور هاشمی

استاد مشاور:

سرکار خانم دکتر پروین فرشچی

نگارنده:

سارا امیرحسینی

سال تحصیلی ۱۳۸۷-۱۳۸۸



ISLAMIC AZAD UNIVERSITY
Science and Research Branch – Tehran
Thesis of: Environmental management (M.Sc.)
On: Environmental law

Subject:
**Legal Consideration on Convention for Prevention of Dumping of
Wastes and Other Matters at Sea and Assessment of its
Implementation in Iran(London dumping convention)**

Thesis Advisors:
Dr. M. poornouri
Dr. A. Poorhashemi

Consulting Advisor:
Dr. P. Farshchi

By:
Sara Amirhosseini

2007-2008

فهرست مطالب

عنوان	صفحه
چکیده	۱
مقدمه	۳
فصل اول: کلیات	۶
۱-۱- اهمیت حفاظت از محیط زیست دریایی	۶
۱-۲- آلودگی و منابع آلوده کننده محیط زیست دریایی	۱۲
۱-۲-۱- مفهوم آلودگی	۱۴
۱-۲-۱-۲- منابع آلوده کننده دریا (با تاکید بر ریزش مواد زائد)	۱۷
۱-۲-۲-۱- کشتیرانی	۱۸
۱-۲-۲-۱- تخلیه‌ی مواد زائد	۱۹
۱-۲-۲-۱- فعالیت‌های بستر دریاها	۲۰
۱-۲-۲-۱-۴- منابع آلودگی مستقر در خشکی و جو	۲۰
۳-۱- مواد زائد در دریا و آثار آن	۲۳
۳-۱-۱- تقسیم‌بندی انواع مواد زائد ورودی به دریا	۲۴
۳-۱-۲- مواد زائد طبق کنوانسیون لندن	۲۸
۳-۱-۳- آثار دفن مواد زائد در محیط زیست دریا	۳۲
۴-۱- جلوگیری از آلودگی دریا در حقوق بین‌الملل	۳۶
۴-۱-۱- جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از دفع مواد زائد در حقوق بین‌الملل	۴۶
۴-۱-۱-۴-۱- کنوانسیون لندن	۴۶
۴-۱-۱-۴-۱-۲- کنوانسیون‌های منطقه‌ای	۴۷
۴-۱-۲- سایر کنوانسیون‌های مرتبط با کنوانسیون‌های لندن و پروتکل ۱۹۹۶ آن	۵۰
۴-۱-۲-۴-۱- کنوانسیون بازل (۱۹۸۹)	۵۱
۴-۱-۲-۴-۱-۲- کنوانسیون مارپول (۱۹۷۳-۷۸)	۵۳
۴-۱-۲-۴-۱-۳- کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲)	۵۶
۴-۱-۳- کنوانسیون لندن و رویه قضایی	۶۱

فصل دوم: چارچوب حقوقی کنوانسیون جلوگیری از دفع مواد زائد و دیگر مواد در دریا (کنوانسیون لندن)

لندن	۶۸
۱-۲- سابقه کنوانسیون لندن	۶۸
۱-۲-۱- تاریخچه	۶۸
۱-۲-۲- تصویب و اجرایی شدن	۷۰
۲-۲- موضوع و اهداف کنوانسیون لندن	۸۲
۳-۲- تشکیلات و سازمان کنوانسیون لندن	۸۳
۳-۲-۱- دبیرخانه	۸۳
۳-۲-۱-۱- وظائف دبیرخانه	۸۴
۳-۲-۲- اجلاس اعضای متعاقد	۸۶
۴-۲- قلمرو اجرایی کنوانسیون لندن	۸۸
۴-۲-۱- دریای سرزمینی	۸۹
۴-۲-۲- منطقه نظارت	۹۲
۴-۲-۳- منطقه انحصاری - اقتصادی	۹۲
۴-۲-۴- منطقه دریای آزاد	۹۵
۵-۲- تعهدات و مسئولیت‌های کشورهای عضو کنوانسیون لندن	۹۷
۵-۲-۱- اجرای اصول حقوقی بین‌المللی مندرج در کنوانسیون	۹۷
۵-۲-۱-۱- اصل حاکمیت دولت‌ها بر منابع طبیعی خویش و آزادی بهره‌برداری از آنها	۹۸

۱۰۰	۲-۱-۵-۲ اصل حمایت و حفاظت از محیط زیست
۱۰۸	۲-۱-۵-۳ اصل جلوگیری
۱۱۰	۲-۱-۵-۴ اصل همکاری
۱۱۴	۲-۱-۵-۵ پیش بینی اصل مسئولیت بین المللی دولت ها ناشی از نقض تعهدات زیست محیطی
۱۱۵	۲-۱-۵-۶ استثنائات کنوانسیون لندن
۱۱۸	۲-۵-۲ تعهدات فنی
۱۱۸	۲-۵-۲-۱ ارزیابی مواد زائد و سایر مواد پیش از دفع در دریا
۱۱۹	۲-۵-۲-۱-۱ ممیزی جلوگیری از ایجاد مواد زائد
۱۱۹	۲-۵-۲-۲-۱ بررسی روش های مدیریت مواد زائد
۱۲۰	۲-۵-۲-۲-۳ بررسی ویژگی های فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی
۱۲۱	۲-۵-۲-۲-۴ تعیین حدود مجاز آلاینده ها در مواد مورد تقاضای دفع
۱۲۲	۲-۵-۲-۲-۵ انتخاب محل دفع
۱۲۴	۲-۵-۲-۲-۶ ارزیابی پیامدهای احتمالی
۱۲۷	۲-۵-۲-۲-۷ پایش
۱۳۰	۲-۵-۳ تعهدات سازمانی
۱۳۰	۲-۵-۳-۱ تشکیل کمیته مشورتی صدور مجوز دفع
۱۳۱	۲-۵-۳-۱-۱ مسئولیت های کمیته مشورتی صدور مجوز دفع
۱۳۱	۲-۶-۱ اصلاحات کنوانسیون لندن
۱۳۲	۲-۶-۱-۱ اصلاحیه ۱۹۷۸-سوزاندن زایدات در دریا
۱۳۲	۲-۶-۲ اصلاحیه ۱۹۷۸-حل و فصل اختلافات
۱۳۳	۲-۶-۳ اصلاحیه ۱۹۸۰-لیست مواد ضمیمه
۱۳۳	۲-۶-۴ اصلاحیه ۱۹۸۹-مجوز ها
۱۳۳	۲-۶-۵ اصلاحیه ۱۹۹۳، منع دفع زایدات رادیواکتیو سطح پایین، از رده خارج سازی دفع زایدات صنعتی و منع سوزاندن زایدات صنعتی در دریا
۱۳۴	۲-۷-۱ پروتکل ۱۹۹۶ کنوانسیون لندن
۱۳۵	۲-۷-۱-۱ ویژگیهای پروتکل لندن
۱۳۹	۲-۷-۲ اصلاحیه ۲۰۰۶ پروتکل لندن
۱۴۱	۲-۸-۱ کنوانسیون لندن و معاهدات منطقه ای
۱۴۲	۲-۸-۱-۱ وضعیت کشورهای منطقه از نظر الحاق به کنوانسیون / پروتکل لندن
۱۴۲	۲-۸-۲ پروتکل کنترل انتقالات برون مرزی و دفع مواد زائد خطرناک و دیگر زایدات در دریا، ۱۹۹۸، ۱۹۹۲
۱۴۵	۲-۸-۲-۱ ویژگیهای پروتکل
۱۵۳	۲-۸-۲-۲ اقدامات اجرایی منطقه ای
۱۵۷	۲-۸-۲-۳ پیشنهادات کارگاه آموزشی کنوانسیون لندن

فصل سوم : بررسی وضعیت اجرای کنوانسیون لندن در ایران

۱۶۱	۳-۱-۱ وضعیت اجرای کنوانسیون لندن در ایران
۱۶۱	۳-۱-۱-۱ عضویت
۱۶۲	۳-۱-۱-۲ اقدامات اجرایی درخصوص کنوانسیون
۱۶۵	۳-۱-۱-۳ اقدامات در دست اجرا
۱۶۷	۳-۲-۱ تاثیر کنوانسیون لندن در قوانین داخلی ایران- قانون اساسی
۱۶۸	۳-۲-۱-۱ اصل پنجاهم قانون اساسی
۱۶۹	۳-۲-۲ اصل چهل و پنجم قانون اساسی- قوانین عادی
۱۳۵۳/۱۰/۳۰ و ۱۳۴۶/۳/۱۶	۳-۲-۳ قانون شکار و صید (مصوب ۱۳۴۶/۳/۱۶ و با اصلاحات مصوب ۱۳۵۳/۱۰/۳۰ و ۱۳۷۵/۹/۲۵)
۱۷۱	۳-۲-۴ قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست (مصوب ۱۳۵۳/۳/۲۸ و اصلاحیه ۱۳۷۱/۸/۲۴)
۱۷۳	۳-۲-۵ قانون حفاظت از دریا و رودخانه های مرزی از آلودگی به مواد نفتی (مصوب ۱۳۵۴/۱۱/۴)
۱۷۶	۳-۲-۶ قانون تشکیل شورای عالی اقیانوس شناسی (مصوب ۱۳۷۰/۵/۲۰)

۱۷۷	۳-۲-۷. قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان (مصوب ۱۳۷۲/۱/۳۱)
۱۸۰	۳-۲-۸. قانون مجازات اسلامی - تعزیرات (مصوب ۱۳۷۵/۳/۲۰ و اصلاحات ۱۳۷۶/۵/۸) ...
۱۸۱	۳-۲-۹. آیین نامه جلوگیری از آلودگی آب (مصوب ۱۳۶۳/۹/۲۴ و با اصلاحات ۱۳۷۳/۳/۱۶)
۱۸۲	۳-۲-۱۰. قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۸۴-۱۳۸۸)
۱۸۶	فصل چهارم: نتیجه گیری و پیشنهادات.....
۱۸۶	۴-۱. نتیجه گیری و پیشنهادات
۱۸۶	۴-۱-۱. نتیجه گیری
۱۹۰	۴-۱-۲. پیشنهادات.....
۱۹۲	پیوست
۲۵۵	منابع و مأخذ.....
۲۶۰	چکیده انگلیسی

فهرست جداول

عنوان

صفحه

جدول (۱-۲): وضعیت کشورهای منطقه دریای مازندران از نظر عضویت در کنوانسیون / پروتکل لندن .. ۱۴۳	
جدول (۲-۲): وضعیت کشورهای منطقه ای خلیج فارس و دریای عمان از نظر عضویت در کنوانسیون / پروتکل لندن ۱۴۳	

فهرست نمودار

عنوان

صفحه

نمودار (۱-۲): سطوح گزارش دهی درخصوص دفع در دریا (در چارچوب کنوانسیون لندن / پروتکل لندن) ۱۰۴	
نمودار (۲-۲): مراحل مختلف صدور مجوز دفع..... ۱۲۹	

فهرست اشکال

عنوان

صفحه

شکل (۱-۱): شمای کلی از سرانجام زائدات دفع شده در دریا..... ۳۶	
شکل (۱-۲): نمایش جغرافیایی اعضاء کنوانسیون و پروتکل لندن..... ۷۲	
شکل (۲-۲): تخلیه جاروسایت (ماده ای که از تولید مس مشتق می شود) در سواحل استرالیایی، ۱۹۹۰ .. ۷۳	
شکل (۳-۲): تخلیه لجن فعال در شهر نیویورک، ۱۹۸۹ ۷۴	
شکل (۴-۲): تخلیه لجن زرد در سواحل شمال فرانسه..... ۷۵	
شکل (۵-۲): کشتی زباله سوز در حال سوزاندن مواد زائد در دریای شمال، ۱۹۸۷ ۷۷	
شکل (۶-۲): این جانوران رسوبات ته نشین شده در بستر را بلعیده و جذب نموده اند و آزمایشات آژانس حفاظت از محیط زیست (EPA) حاکی از وجود مقادیر بالایی از رادیو اکتیویته در بدن آنها می باشد ۷۸	
شکل (۷-۲): آزمایشات EPA بر روی محل دفع زائدات رادیو اکتیو در سانفرانسیسکو، نشان دهنده غلظتی از مواد رادیو اکتیو در بافت ماهیان روغنی ناشی از آزمایشات سلاح هسته ای می باشند، ۱۹۷۴ ۷۹	
شکل (۸-۲): اسفنج عظیم الجثه ای در تماس با ۵۵ مخزن فاسد شده حاوی زوائد رادیو اکتیو، که در هیچ مکان دیگری غیر از محل مذکور این نوع از اسفنج یافت نشده است. ۸۰	
شکل (۹-۲): بشکه ها و مخازن حاوی زائدات رادیو اکتیو سطح پانین جهت دفع در کالیفرنیا جنوبی ۸۰	
شکل (۱۰-۲): دفع شناور..... ۸۲	

اختصارات :

Action Plan	برنامه عمل
Additions	مواد افزودنی
Amoco Cadiz	آموکوکادیز
Antigua	آنتی گوا
Bacterial Decay	تجزیه باکتریایی
Biological Oxygen Demand	اکسیژن مورد نیاز بیولوژیکی
Buffering Capacity	ظرفیت بافری
Caspian Environment Programme	برنامه محیط زیست دریای خزر
Chemical Oxygen Demand	اکسیژن مورد نیاز شیمیایی
Compechi	خلیج کامپیچ
Conservative Wastes	مواد زائد پایدار
Cornwall (Cornish) Coast	سواحل جنوبی منطقه کورن وال
Degradeable Wastes	مواد زائد تجزیه پذیر
Deoxygenation	فقر اکسیژن
Dissipating Wastes	مواد زائد با قابلیت رقیق شدن
Dredged Spoils	پسمانده های لایروبی
Durham Coast	سواحل دورهام
Ekofisk	اکوفیسک
Fly ash	خاکستر فرار
Inert	مواد معلق خنثی
Inter-Governmental Maritime Consultative Organization	سازمان بین‌الدولی مشورت دریایی
International Atomic Energy Agency	انرژی هسته ای آژانس بین المللی
International Maritime Dangerous Goods	کالاهای خطرناک دریانوردی بین المللی
International Working Group Marine Pollution	گروه کاری بین المللی آلودگی دریا
Ixtoc	ایکستوک
Ix-toc	ایکس تاک
Land's End	لندزاند
Load on top	سرپار کردن
Marine Emergency Mutual Aid Center	مرکز فوریت های دریایی و کمک های متقابل خلیج فارس
Nitrogen Oxides	اکسید نیتروژن
Oil Spillage	انتشار مواد نفتی
Oxidative Process	واکنش اکسایش
Petren	پترن
Phytoplankton	فیتوپلانکتون
Poly Chlorinated biphenyls (PCB'S)	پلی کلرو بی فنیل ها
Polystyrene Spherules	پلی استیرن
Santabarbara	سانتآباربارا
Solphur Oxides	اکسید سولفور
Thermal dead point	نقطه مرگ گرمایی
Torry Canyon	توری کانیون
Trail Smelter	تریل اسملتر
Trillion becqueral	ترابکرل
UN's Group of Experts on Scientific Aspect of Marine Pollution	گروه کارشناسان سازمان ملل برای جنبه‌های علمی آلودگی دریایی
Unesco's Intergovernmental Oceanographic Commission	کمیسیون بین‌الدولی اقیانوس شناسی یونسکو
United Nation Environmental Programme(unep)	برنامه محیط زیست ملل متحد
Volatile Organic Compounds	ترکیبات آلی فرار

چکیده:

استفاده از دریا به عنوان محلی برای دفع مواد زائد و دیگر مواد ناشی از فعالیت های بشری، تا پیش از تدوین کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع (تخلیه) مواد زائد و دیگر مواد (کنوانسیون لندن)، منع قانونی نداشت و کشورهای صنعتی بدون در نظر گرفتن هیچ گونه ملاحظاتی، نسبت به دفع مواد زائد و دیگر مواد در دریاهای جهان اقدام می کردند و البته تا سالیان متمادی و پیش از آغاز مرحله رشد سریع صنعت، قدرت بالایی خود پالایی دریاهای جهان تا حدود زیادی از بروز مشکلات ناشی از این دفع ها، جلوگیری می کرد. اما رفته رفته با افزایش فعالیتهای توسعه صنعتی، میزان تولید مواد زائد و دیگر مواد نیز، بیشتر شد و دریاها و اقیانوس های جهان بیش از پیش به عنوان زیاله دان مواد زائد و دیگر مواد مورد سوء استفاده قرار گرفتند. از مهمترین دستاوردهای کنفرانس جهانی استکهلم ۱۹۷۲، معطوف نمودن توجه جامعه جهانی به تهدیدهایی بود که تعادل محیط زیست دریایی را به مخاطره انداخته است. سران کشورهای جهان در استکهلم، تعهد نمودند حرکت به سمت حفاظت از محیط زیست را آغاز نمایند. این حرکت در بخش محیط زیست دریا، نهایتاً منجر به تدوین (کنوانسیون لندن) در همان سال شد. کنوانسیون لندن، در تاریخ ۲۹ دسامبر ۱۹۷۲ به منظور همکاری بین کشورها برای ترویج کنترل موثر کلیه منابع آلاینده محیط زیست دریایی و جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع (تخلیه) مواد زائد و دیگر مواد انعقاد و سپس جهت امضاء به دیگر کشورهای جهان ارائه شد و در ۳۰ آگوست ۱۹۷۵، پس از اینکه پانزده کشور آن را به امضاء رساندند، لازم الاجرا شد. با تصویب و اجرای این کنوانسیون، کشورها توانستند در زمینه مدیریت پسماند در بخش دریایی، هماهنگ عمل نموده و با انجام اقدامات مشترک از یکسو و حمایت ها و مساعدتهای آژانس ها و سازمانهای مختلف بین المللی، منطقه ای، دولتی و غیر دولتی و... از سوی دیگر، از آلودگی ناشی از دفع مواد زائد و دیگر مواد در دریا جلوگیری نمایند.

باتوجه به اهمیت موضوع مواد زائد در مناطق دریایی و ساحلی کشور، بررسی نحوه اجرای کنوانسیون لندن این فرصت را می دهد که خلاءهای قانونی و عدم حمایت های حقوقی پیرامون جلوگیری از آلودگی دریا از طریق دفع و تخلیه مواد زائد و دیگر مواد در کشور شناخته شود. بدیهی است از این رهگذر، حفاظت اصولی از دریاها بیش از پیش تحقق خواهد یافت.

برای رسیدن به اهداف مورد نظر در این بحث طی فصول مطروحه کنوانسیون لندن مورد بررسی قرار گرفته است. در فصل اول جهت بررسی کلیات مرتبط با محیط زیست دریایی به بیان اهمیت و ضرورت حفاظت از محیط زیست دریایی با تاکید بر برخی منابع داخلی و بین المللی حقوق محیط زیست و آلودگی و انواع منابع آلوده کننده آن و در ادامه به دلیل موضوعیت تحقیق مورد نظر به مسئله دفع مواد زائد و دیگر مواد در دریا و آثار آن پرداخته شده است. همچنین در بخش اقدامات بین المللی، ضمن بیان مختصری از تاریخچه حقوق بین المللی آلودگی دریاها و محیط زیست دریایی، چارچوب حقوق بین الملل منحصرأ برای کنترل ریزش مواد زائد و دیگر مواد در آب دریاها و اقیانوسها مورد بررسی قرار گرفته است.

در فصل دوم به منظور بررسی چهارچوب حقوقی کنوانسیون، الزامات، اصلاحات و ضمانت آن مورد بررسی قرار گرفته و به صورت موضوعی دسته بندی شده است. در این مرحله الزامات به دو دسته الزامات حقوقی و الزامات فنی و سازمانی طبقه بندی شده اند. در بخش حقوقی مواردی از قبیل موضوعیت، هدف، قلمرو، استثنائات، حقوق و تکالیف دولتهای عضو، اصلاحات کنوانسیون و... و در بخش فنی و تشکیلاتی، ضوابط لازم برای ارزیابی مواد زائد، تعیین حدود مجاز آلاینده ها، انتخاب محل و روش دفع، اصول طراحی برنامه پایش کیفیت محیط زیست دریایی در محل دفع و در آخر، مکانیزم صدور مجوز دفع استخراج شده است.

در فصل سوم، جهت بررسی نحوه اجرای کنوانسیون در ایران، نظام حقوقی داخلی حفاظت از محیط زیست دریایی و آلودگی آن به تفصیل بیان گردیده و الزامات کنوانسیون اولاً با معاهدات منطقه

ای که ایران به عضویت آنها درآمده است و ثانیاً با قوانین مربوطه داخلی کشورمان تطبیق داده شده و وجوه اشتراک و افتراق آنها تعیین شده است.

در این راستا نهایتاً راهکارها و پیشنهاداتی جهت اجرایی نمودن کنوانسیون و انطباق قوانین داخلی با الزامات آن، طی بخش نهایی تحقیق ارائه گردیده است. سرانجام ترجمه متن انگلیسی کنوانسیون بازننگری و بازنویسی شده و به همراه ترجمه پروتکل آن ارائه می گردد.

.

مقدمه:

اقیانوس ها و دریاها بیش از هفتاد درصد از مساحت روی کره زمین را پوشانده اند و بخش اعظمی از حجم کل آنها، باعث پایداری حیات می گردد. آنها تاثیر زیادی بر آب و هوای جهانی دارند و يك منبع غنی از غذا، انرژی، کانی ها و داروها هستند. علی رغم اهمیت محیط زیست دریایی، فعالیت انسان در همه جا در حال تهی کردن منابع زنده دریا و ساحل و تخریب اکوسیستم، گاهی به روش های غیر قابل جبران است. اقیانوس ها دارای ظرفیت طبیعی عظیمی برای خودپالایی هستند، اما محدودیت هایی در خصوص این فرایند وجود دارد که اکنون با افزایش ورود مواد مضر به صورت مستقیم و غیرمستقیم به دریاها و نیز رشد جمعیت جهان و گسترش صنعتی شدن، این محدودیت ها نیز به سر آمده اند. با توجه به تهدید روزافزون منابع زیستی و حیات موجودات دریایی و ترس از میزان اثرات زیان آور مواد زائدی که به دریاها وارد می شوند، نیاز به یک توافق جهانی برای صیانت و حفاظت هرچه بهتر از مواهب خدادادی دریا و و نیز مدیریت پسماند در بخش دریایی احساس می شد که نهایتاً این مسئله با دستیابی به یک توافق جهانی در قالب "کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع (تخلیه) مواد زائد و دیگر مواد در دریا" (کنوانسیون لندن)، در سال ۱۹۷۲ تحقق پیدا کرد. این معاهده، به عنوان یک ابزار ارزشمند در کنترل دفع زائدات در دریا و در نتیجه حفاظت جهانی از محیط زیست دریایی، به کشورهای جهان در انجام اقدامات مؤثر در زمینه جلوگیری از آلودگی دریاها با مواد زائد و دیگر مواد، کمک کرده و هماهنگی های لازم بین اهداف کشورهای مختلف در زمینه مدیریت پسماند در بخش دریایی را میسر می سازد.

در سال ۱۹۹۶، پروتکل لندن به عنوان چارچوب حقوقی و فنی بسیار قوی تر از کنوانسیون مطرح شد. پروتکل مزبور، با اتخاذ رویکرد جدی تر و سختگیرانه تر نسبت به کنوانسیون، اکثر کشورهای صنعتی را وادار نموده است تا از دفع زائدات خطرناک و صنعتی در دریا جلوگیری کرده و به جای آن به دنبال کاهش تولید زائدات و جایگزین نمودن فرایندهای تصفیه در خشکی باشند.

این پروتکل که طبق هدف گذاری دبیرخانه نهایتاً جایگزین کنوانسیون خواهد شد، در سال ۲۰۰۶ لازم الاجرا گشت. جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۹۹۷ میلادی برابر با ۱۳۷۵ هجری شمسی به این کنوانسیون ملحق شد و مرجع ملی آن نیز سازمان حفاظت محیط زیست شناخته شده است که در حال حاضر معاونت محیط زیست دریایی، مشغول فراهم ساختن زیرساخت های لازم برای الحاق جمهوری اسلامی ایران به پروتکل لندن می باشد. اجرای کنوانسیون و پروتکل آن در کشور ما به علت مجاورت با خلیج فارس و تنگه استراتژیک هرمز که یکی از پر رفت و آمدترین مسیرهای دریایی جهان، با توجه به ذخایر عظیم و نفت و گاز منطقه می باشد حائز اهمیت زیادی است.

هدف از انجام این تحقیق، بررسی کنوانسیون لندن و ارزیابی وضعیت اجرای آن در ایران و اجمالاً پروتکل ۱۹۹۶ و تاثیر اجرای آن در حفاظت از محیط زیست دریا، به منظور بررسی و تجزیه تحلیل تعهدات بین المللی زیست محیطی در چهارچوب کنوانسیون لندن و تعهدات ایران (سازمان

حفاظت محیط زیست و سایر نهادها و اشخاص حقیقی و حقوقی (در قبال آن، جهت کشف و بررسی نقاط ضعف و قوت کمی و کیفی اجرای کنوانسیون لندن در ایران ، تطبیق قوانین داخلی و ملی کشور در رابطه با حفاظت از محیط زیست دریایی، آلودگی دریا و پسماندهای دریایی با الزامات کنوانسیون و نهایتاً ارائه پیشنهاداتی جهت اجرایی نمودن هرچه بهتر کنوانسیون لندن و ارائه راهکارهای لازم جهت انطباق بیشتر قوانین داخلی با الزامات کنوانسیون، با در نظر گرفتن شرایط محیط زیست دریایی ایران می باشد.

دراین راستا برای رسیدن به اهداف مذکور مطالب در ۴ فصل مورد بحث و بررسی قرار گرفته اند که عبارتند از : ۱- کلیات ۲-کنوانسیون لندن ۳- وضعیت اجرای کنوانسیون لندن در ایران و ۴- نتیجه گیری و پیشنهادات

در پایان امید است با شناسایی و فراهم نمودن زیرساخت های فنی، حقوقی و اداری لازم برای اجرایی نمودن کنوانسیون از سوی سازمان حفاظت محیط زیست همچنین تهیه مقدمات و شرایط لازم و مقرر در پروتکل و نیز طی مراحل قانونی و اداری جهت الحاق به آن، بتوان با صیانت و حفاظت هرچه بهتر، به بهره برداری خردمندانه از مواهب خدادادی دریاها دست یافت.

فصل اول:

کلیات

۱ - کلیات

۱-۱ - اهمیت حفاظت از محیط زیست دریایی

محیط زیست دریایی شامل اقیانوس‌ها، انواع دریاها شامل دریا‌های بسته و نسبتاً بسته و نواحی ساحلی مجاور - یک مجموعه ی هماهنگ را تشکیل می‌دهد که جزء اصلی حیات جهانی و سیستم حمایتی بوده و سرمایه مثبتی است که فرصت‌هایی را برای توسعه پایدار فراهم می‌آورد [حبیبی، محمد حسن، ۱۳۸۶].

حیات با آب ادامه یافت و شاید بتوان گفت ۹۰ درصد تاریخ زمین در دریاها نهفته است. سه چهارم سطح کره ی زمین را آب تشکیل می‌دهد و اهمیت آبها در چرخه حیات، مانند اهمیت اکسیژن در جو است. آب های جهان به هم پیوسته‌اند و سواحل بیشتر کشورهای جهان را در محاصره خود دارند. از اقیانوس منجمد شمالی و جنوبی تا اقیانوس آرام، هند، اطلس و هزاران رودخانه ای که از درون خشکی‌ها به این محیط پهناور می‌پیوندند، می‌تواند امکانی دیگر برای بشر باشد که اکنون سرزمین های خشک را برای ادامه زندگی، بسیار اندک و ناکافی یافته است [گزارش ویژه، ۱۳۷۴]. محیط زیست دریایی و موجودات زنده آن برای بشر دارای اهمیت حیاتی می‌باشند و همه مردم، در تضمین اینکه به گونه‌ای از آنها نگهداری شود که به کیفیت و منافع دریایی آسیبی وارد نگردد، دارای منافع هستند [سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۳۸۳].

در دنیای امروز، دریاها برای ملت‌ها عامل مهم زندگی هستند و هیچ کشور ساحلی نیست که منفعی در دریا نداشته باشد. دریاها و اقیانوس‌ها، راههای ارتباطی مهم و استراتژیک برای کشورها می‌باشند، بنابراین مردمی که از دریا دورند فاقد یکی از مهم‌ترین روزه های ارتباطی به دنیای خارج خود هستند و اقتصاد این گونه ملت‌ها به سختی و به آهستگی و کندی پیش می‌رود. دریا جاده ای است که اگرچه ساختن لازم ندارد اما ترمیم و نگهداری آن ضروری است.

امروزه با گسترش علم و فناوری، جایگاه و اهمیت حقیقی دریاها، بیش از پیش بر بشریت عیان شده و گوناگونی خدمات دریاها برای زندگی انسان در ابعاد مختلف، فواید و خدمات ذی قیمتی را به ارمغان آورده است. اهمیت دریاها و اقیانوس‌ها از نظر حمل و نقل، شیلات، تنوع زیستی، زیستگاه‌های دریایی، منابع زنده دریایی، تأمین انرژی، تنظیم آب و هوای زمین، تأمین اکسیژن، تحقیقات علمی، مواد معدنی، تأمین نیازهای غذایی، تأمین اهداف اجتماعی- اقتصادی رشد و توسعه، برخورداری از منابع عظیم و سهم آنها در برقراری توازن زیست محیطی بر همگان آشکار است [زمانی، قاسم، ۱۳۷۹]. دریا‌های منطقه ای در سراسر دنیا، علاوه بر نقش قابل توجهی که در ایجاد تعادل آب و هوایی مناطق اطراف خود و کل اکوسیستم جهانی دارند، از منابع بیولوژیک آنها میلیون‌ها نفر در سراسر دنیا تغذیه می‌نمایند. حدود ۴۰ کشور در جهان از جمله ایران از موقعیت‌های دریا‌های منطقه ای و نعمات آنها بهره‌مند هستند [حسینی، محمدسعید، ۱۳۷۷].

تقریباً تمام عناصر پوسته زمین، هر چند به مقدار ناچیز، در آب اقیانوس‌ها و دریاها یافت می‌شوند. از آنجا که حیات از دریاها و اقیانوس‌ها سرچشمه گرفته است، لذا بخش اعظمی از موجودات نخستین و منحصر به فرد، در دریاها زندگی می‌کنند. بنابراین دریاها، منبع عظیم ذخایر ژنتیکی نیز به شمار می‌روند.

دریاها و اقیانوس‌ها، یکی از مهم‌ترین تنظیم‌کننده‌های دی اکسید کربن می‌باشند و تخمین زده می‌شود که دریاها، ۳۰ برابر جنگل‌های دنیا، کربن جذب می‌کنند. بیش از ۳/۵ میلیون سال است که کوچک‌ترین ارگانیسم‌های گیاهی در اقیانوس‌های جهان (فیتوپلانکتونها) سالانه بیش از ۴۰ میلیون تن کربن تولیدی را که بیشتر به صورت گاز دی اکسید کربن در هوا پراکنده است مصرف نموده و اکسیژن تولید می‌کنند.

این ارگانیسم‌های گیاهی کوچک، خود به عنوان نخستین زنجیره‌ی غذایی دریا در تهیه بخشی از پروتئین سفید ۶ میلیارد جمعیت جهان نقش به سزایی را ایفا کرده و یک سوم افراد مصرف‌کننده این پروتئین در فقیرترین کشورهای مناطق تروپیکال (گرمسیری) به سر می‌برند / *شهمیرزادی، پ، ۱۳۷۸*.

همچنین دریاها و اقیانوس‌ها از لحاظ اقتصادی، یکی از مهم‌ترین جایگاه‌ها را در اقتصاد کشورها دارند. در این بین، دریاها، تنها مسیر رو به رشدی برای توسعه تجارت جهانی نبوده‌اند. افزایش جمعیت جهان که به سرعت در دهه آخر به فراتر از ۶ میلیارد نفر می‌رسد، دریاها را به صورت یکی از مهم‌ترین ابزارهای تولید غذا به ویژه پروتئین حیوانی و منابع غنی تأمین مواد غذایی انسان‌ها مطرح کرده است و در حال حاضر فراورده‌های دریایی به یکی از مهم‌ترین منابع تأمین خوراک تبدیل شده و میلیون‌ها نفر در کشورهای مختلف، سرگرم تولید و بهره‌برداری از آن هستند / *گزارش ویژه، ۱۳۷۴*.

از سویی دیگر فعالیت‌های صیادی نیز یکی از عوامل ایجاد فرصت‌های شغلی در شهرهای ساحلی است و اقتصاد شهرهای ساحلی به شدت به دریا وابسته است.

در بسیاری از کشورهای جهان که از طریق فعالیت‌های گردشگری درآمدهای قابل توجهی دارند، از دریا و زیبایی‌های آن به عنوان یکی از جاذبه‌های بسیار با ارزش صنعت توریسم، استفاده می‌شود و با زیباسازی سواحل، جلوگیری از آلودگی دریایی و احداث هتل‌های زیبا در کنار دریا، سالانه درآمدهای فراوانی را کسب می‌کنند / *ناصری، سیمین، ۱۳۸۱*. اما بهره‌برداری از محیط‌های دریایی، تنها به صید آبزیان و حمل و نقل دریایی محدود نمی‌شود.

بستر دریا در بسیاری از نقاط جهان دارای منابع غنی نفت و گاز و سایر فراورده‌های معدنی است که تجارت جهانی نمی‌تواند از آن چشم‌پوشی کند و بهره‌برداری از آنها رونق اقتصادی کشورها را به دنبال خواهد داشت.

از این رو در برخورد با چنین واقعیتی، به دلیل شرایط خاص زیست محیطی و اقتصادی - اجتماعی و به دلیل همین ارزش‌های مطلق و انحصاری حیاتی است که بیشترین تلاش‌های مجامع بین‌المللی بر این استوار شده است تا در اجلاس‌ها و نشست‌های مستمر و مهم، موضوع آلودگی و حفاظت از محیط زیست دریایی از طرق مختلف مورد بحث و تبادل نظر قرار گیرد و قوانین و مقرراتی را به تصویب برسانند تا از طریق اجرای آن، اقیانوس و دریاها به عنوان بخشی از مایملک جهانی مورد حفاظت قرار گیرند.

اقیانوس‌ها و دریاها با وجود غنای گونه‌ای و دارا بودن تنوع زیستی، به مراتب بیش از خشکی، از گسترده‌ترین و ناشناخته‌ترین زیست بوم‌های جهان هستند. انسان عصر حاضر با آن که از میان دریاها روزی خود را می‌جوید، به مدد آن تجارت می‌کند، از بستر آن انرژی خارج می‌سازد، در حاشیه و میانه آن به تفریح می‌پردازد و گاه با ذخایر آن، دانش پزشکی را قوت می‌بخشد، اما هنوز اقیانوس‌ها و دریاها برای او محیطی بیگانه است. بقای این پندار که اقیانوس‌ها و دریاها قادرند خسارتی را که به آن‌ها وارد می‌شود تحمل نمایند و تداوم این گمان که منابع آبی آنها بی‌پایان هستند، می‌تواند هستی را با تهدیدی جدی روبرو سازد. در چند دهه اخیر اقیانوس‌ها با مشکلات گوناگونی روبه‌رو بوده‌اند. اختلاف‌های ارضی، جنگ و ناامنی، تغییرات آب و هوای جهانی، ماهیگیری‌های وسیع با تورهای بزرگ نامرئی، تخریب زیستگاه‌ها، انقراض گونه‌ها، آلودگی، تردد با وسایل دودزای غیرمجاز، خطوط کشتیرانی پرتراکم، تردد غیرقانونی، دزدی دریایی، تروریسم و فروپاشی جوامع ساحلی از جمله این موارد هستند /حبیبی، محمد حسن، ۱۳۸۶/.

در این میان آلوده‌سازی دریاها که از منابع بسیار متنوع و گسترده‌ای حادث می‌گردد، اختلالات شدیدی را در حیات و پایداری محیط زیست دریایی بر جای می‌گذارد. وسعت جغرافیایی آب‌ها (نسبت به مناطق خشکی و فقدان قدرتی فراملی در حمایت از این اکوسیستم، عامل اساسی در تخریب محیط زیست دریاها، در اثر استفاده بشر بوده است. همچنین تنوع جغرافیایی مناطق مختلف دریایی جهان و کثرت و گوناگونی منابع آلاینده دریایی، خود باعث پیچیدگی مسئله شده است و بر تلاش‌هایی که جهت استفاده درست و منظم از آب دریاها و اقیانوس‌ها صورت گرفته، تأثیر منفی داشته است. با وجود مبرهن شدن خطرات استفاده بی‌رویه از اقیانوس‌ها و دریاها و علی‌رغم تلاش‌های ملی، ناحیه‌ای، منطقه‌ای و جهانی صورت گرفته برای کنترل آلودگی و حمایت از محیط زیست دریایی، هنوز روش‌های فعلی در جهت کنترل و اداره منابع دریایی، تا حدی که بتوان به توسعه پایدار دست یافت، بهبود نیافته و تثبیت نشده است و محیط زیست دریایی و منابع آن در بسیاری از نقاط جهان، به سرعت سیر نزولی و فرسایشی طی می‌کند /سعید ارشادی، فرناز، ۱۳۸۶/.

در سال‌های اخیر، لزوم بهره‌برداری بیشتر از منابع آب و خاک و در نتیجه توجه بیشتر به مسائل زیست محیطی، در صدر مسائل جهانی قرار گرفته است. به طوری که کمتر کنفرانس یا نشست است که در آن، مسأله حفاظت از محیط زیست در کنار سایر مسائل مطرح نشود. در این بین

دریاها و اقیانوس‌ها به دلیل نقش مهمی که در تعادل دینامیکی اکوسیستم زمین دارند حفاظت بیشتری را طلب می‌کنند. در واقع، اولین موضوعی که توجه علاقه‌مندان به مسائل محیط زیست را به خود جلب نمود، مسئله حفاظت از محیط زیست دریایی و آلودگی دریاها و اقیانوس‌ها بود / محرم‌نژاد، ناصر، ۱۳۸۵. / همچنان که در منابع حقوقی مختلف اعم از الزام آور و غیر الزام آور شامل اعلامیه‌ها و بیانیه‌ها، دستور کارها، کنوانسیون‌ها و معاهدات دو یا چند جانبه جهانی و منطقه‌ای و همچنین در قوانین داخلی، بخش‌هایی به حفاظت از محیط‌زیست دریایی و جلوگیری از آلودگی و تخریب آن اختصاص داده شده است و پیشنهادات، توصیه‌ها و قوانین و مقرراتی را وضع نموده‌اند که ضرورت حفاظت از محیط‌زیست دریایی را امروزه، امری بدیهی، ضروری و مسلم نموده است.

- در اصل هفتم از اصول بیست‌وشش گانه بیانیه استکهلم (کنفرانس محیط‌زیست و انسان) به مسئله جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از مواد زائد، صدمه به منابع و موجودات زنده دریایی و اتخاذ اقدامات مناسب و لازم توسط دولت‌ها در این زمینه اشاره شده است، با این عنوان که دولت‌ها بایستی برای جلوگیری از آلودگی دریاها به موادی که ممکن است برای سلامتی انسان خطرناک باشد و به منابع و موجودات زنده دریایی صدمه بزند و یا امکانات آن را از بین ببرد و یا در دیگر استفاده‌های قانونی آن مداخله نماید، اقدامات لازم را به عمل آورند.

- از جمله موضوعاتی که در دستور کار نشست سران جهان در ریودوژانیرو و اعلامیه ریو به آنها پرداخته شد، حفاظت از اقیانوس‌ها و آلودگی شدید دریاها بود.

- فصل ۱۷ از دستور کار ۲۱ به مسئله مدیریت و حمایت از اقیانوس‌ها و انواع دریاها و حمایت و بهره‌برداری صحیح و منطقی و توسعه منابع زنده آنها اختصاص یافته است که حقوق مستقیم و تعهدات کشورها را بیان کرده و پایه و اصل بین‌المللی را مبنی بر تداوم حمایت از محیط‌زیست دریایی و منابع آن می‌داند. دستور کار ۲۱ برای حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی برنامه‌ها و اهدافی را مدنظر قرار داده است / سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۳۸۳. /

- در سند ژوهانسبورگ نیز به منظور ترویج و اجرای بخش ۱۷ دستور کار ۲۱، به مسئله حفاظت از اقیانوس‌ها و دریاها پرداخته شده است. از جمله چالش‌های ذکر شده‌ی پیش رو در بیانیه ژوهانسبورگ در مورد توسعه پایدار (اجلاس هزاره) تداوم روند آلودگی تخریب و خسارت محیط زیست جهانی و همچنین تداوم آلودگی‌های دریایی بوده است. در این سند اقدامات و پیشنهاداتی به منظور ارتقاء ایمنی و حفاظت اقیانوس‌ها از آلودگی ارائه گردیده است.

- همچنین در طول سه دهه گذشته، برنامه محیط زیست ملل متحد (UNEP)^۱ فعالیت‌های بسیاری در جهت ایجاد همکاری‌های منطقه‌ای در محیط‌های دریایی و نواحی ساحلی داشته است. این کار با تلاشی بسیار در زمینه تهیه یک برنامه عملیاتی^۲ به عنوان دستورالعملی برای مدیریت

^۱ - United Nation Environmental Programme

^۲ - Action Plan

مناسب زیست محیطی نواحی دریایی و ساحلی صورت گرفته است که شامل یکسری کنوانسیون‌های منطقه‌ای و برنامه‌های عملیاتی است که مشترکاً در جهت حفاظت از محیط زیست دریایی و ساحلی می باشد.

معاهدات جهانی قابل توجهی در خصوص جلوگیری از آلودگی دریاها در سطح بین‌المللی وجود دارد که مهمترین آنها عبارتند از:

- کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا توسط نفت (۱۹۵۴، لندن)
 - کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارات آلودگی نفتی (۱۹۶۹، بروکسل)
 - کنوانسیون بین‌المللی مداخله در دریای آزاد در صورت خسارت آلودگی نفتی (۱۹۶۹، بروکسل) و پروتکل‌های ۱۹۹۱ آن.
 - کنوانسیون بین‌المللی تأسیس صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی (۱۹۷۱، بروکسل)
 - کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا از طریق دفع (تخلیه) مواد زائد و دیگر مواد (۱۹۷۲، لندن)
 - کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (کنوانسیون مارپول) (۱۹۷۳، لندن)
 - کنوانسیون سازمان ملل در مورد حقوق دریاها (۱۹۸۲، مونته گوبی) [*Unescap.org*].
- در سطح قوانین داخلی نیز، اصل ۴۵ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران است که بیان می دارد:

انفال و ثروت‌های عمومی از قبیل زمینهای موات یا رها شده، معادن، دریاها، دریاچه‌ها، رودخانه‌ها و سایر آب‌های عمومی، کوه‌ها، دره‌ها و جنگل‌ها، نزارها و بیشه‌های طبیعی و در اختیار حکومت اسلامی است تا طبق مصالح عامه نسبت به آنها عمل نماید. در این اصل به بخش عمده‌ای از محیط زیست و منابع طبیعی، از جمله دریاها اشاره شده است که به لحاظ اهمیت آنها در اختیار حکومت اسلامی قرار گرفته تا براساس مصالح عمومی نسبت به آنها عمل شود.

همچنین، قوانین و مقررات متعدد داخلی دیگری در این زمینه مانند: قانون شکار و صید مصوب ۱۳۴۶/۳/۱۶ و با اصلاحات مصوب ۱۳۵۳/۱۰/۳۰ و ۱۳۷۵/۹/۲۵، قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست مصوب ۱۳۵۳/۳/۲۸ و اصلاحیه ۱۳۷۱/۸/۲۴، قانون حفاظت از دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی با مواد نفتی مصوب ۱۳۵۴/۱۱/۴، قانون تشکیل شورایی عالی اقیانوس شناسی مصوب ۱۳۷۰/۵/۲۰، قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲/۱/۳۱، قانون مجازات اسلامی - تعزیرات- مصوب ۱۳۷۵/۳/۲۰ و اصلاحات ۱۳۷۶/۵/۸، آیین نامه جلوگیری از آلودگی آب مصوب ۱۳۶۳/۹/۲۴ و با اصلاحات ۱۳۷۳/۳/۱۶، قانون برنامه پنج ساله چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری

اسلامي ايران (۱۳۸۴- ۱۳۸۸) و ساير موارد به تصويب رسیده است که به تفصيل در بخش قوانين داخلي مرتبط با موضوع پايان نامه مورد بحث واقع شده‌اند.

۱-۲- آلودگي و منابع آلوده کننده محيط زيست دريايي

آلودگي محيط زيست بخصوص آلودگي درياها از مسائل بغرنج و تهديدکننده ای است که بشر امروز با آن مواجه است و اهميت توجه به پيامدهای زيست محيطی ناشی از آن، جزو اولويت های اکوزيست انسانی است / علمی سراسی، ماهان، ۱۳۸۱/. تمام قسمت‌های خشکی و دریا در معرض خطرات زيست محيطی قرار دارند و گویی انواع و اقسام آلودگي‌ها دست به دست هم داده‌اند تا زیبایی و پاکی درياها را از بين ببرند. در اين ميان انسان‌ها برای جلوگیری از تخریب محيط زيست نه تنها کاری انجام نمی‌دهند بلکه به آلودگي‌ها نیز دامن می‌زنند. يکي از عوامل تهديد کننده محيط زيست دريايي، تغيير و گسترش استفاده هاي سنتي از درياها مي باشد.

دریا همواره نقش به ویژه مهمی در حمل و نقل محصولات ایفا کرده است. اين نقش هنوز نیز نقش اصلي درياست و امروزه کشتي‌هایی با تعداد زياد و اندازه های بزرگ، نگراني هاي زيادي در زمينه خطر رو به افزايش آلودگي دريا ايجاد کرده‌اند. ديگر استفاده معمول از دريا، يعني ماهیگیری نیز دچار گسترش بي‌سابقه‌اي شده است. از زمان‌هاي بسيار دور، ماهیگیری از اقيانوس به يك صنعت تبديل شده که امروزه بر منابع بيولوژيکي در دورترين و غير معمول‌ترين نقاط اقيانوس اثر مي‌گذارد. با کاهش سالانه کل مقدار صيد اکثر گونه‌ها، به نظر مي‌رسد که حدود بهره‌برداري پايدار از منابع بيولوژيکي دريا در حال سررسيدن است.

ماهیگیری بي‌رويه تنها علت نگراني در مورد حفظ منابع زنده دريا نيست. ماهي‌ها به ميزان فزاينده‌اي، علامت‌ها و نشانه‌هايي از آلودگي و آسيب ناشي از آلودگي، منجمله تراکم و غلظت مواد سرطانزا، تومورها، زخم‌ها و ناهنجاري‌ها را نشان مي‌دهد که بيانگر اين است که هم توانايي آنها را براي توليد مثل به خطر

مي اندازد و هم باعث مي‌شود نتوان آن‌ها را مصرف نمود.

علاوه بر تشديد و تغيير شکل کاربري‌هاي سنتي از دريا، فعاليت‌هاي جديد نیز باعث افزايش آلودگي درياها و اقيانوس ها شده اند. اگرچه بهره‌برداري از بستر دريا براي توليد نفت، منشا نسبتاً جديدي دارد، امروزه حدوداً يك سوم از کل نفت از حفاري در مناطق دور از ساحل بدست مي‌آيد. اگرچه کشف برآمدگي‌هاي پلي متاليک بر روي بستر دريا منجر به بهره‌برداري گسترده از آن‌ها نشده، ولي مرجع صلاحيت‌دار بين‌المللي بستر دريا هم اکنون اولين قراردادها را در زمينه بهره‌برداري به تاييد رسانده است. توريسم هم نقش مهمي در کاربري‌هاي اخير از دريا دارد. اگرچه خطوط کشتي‌راني بين اقيانوسي تقريباً به موازات توسعه حمل و نقل عظيم هوايي در حال ناپديد شدن هستند، اما کشتي‌هاي تفرجي به طور فزاينده‌اي محسوب شده و منابع متعددي از آلودگي ايجاد مي‌کنند که کنترل آن سخت

است. جویندگان گنج به دنبال کشتی‌های غرق شده باستانی بوده و باستان‌شناسان دریایی در آب‌های کم عمق، به ویژه در میان صخره‌های مرجانی شکننده و آسیب‌پذیر فعالیت می‌کنند و در نهایت، استفاده از دریا به عنوان محل دفن زایده‌های بدین معنی که هزاران تن ماده که بایستی دفع گردند، تنها توسط یک کشتی در یک سفر دریایی ساده درون دریا تخلیه و دفع می‌شوند است که دریاها را در دهه‌های اخیر به مدفن آلاینده‌ها تبدیل کرده است /حبیبی، محمد حسن، ۱۳۸۶/.

از چهار دهه قبل به این طرف، آلودگی آب دریا روز به روز ابعاد گسترده‌تری یافته است. مقدار ورود سالیانه مواد زائد کارخانه‌ها، نیروگاه‌های برق، اتمسفر و کشتیرانی به اقیانوس‌ها خارج از اندازه است، ضمن این که سرعت و کیفیت تجزیه و تغییر این آلاینده‌ها در اقیانوس، کاملاً مشخص نیست. آلودگی محیط زیست دریا پس از ورود پساب، فاضولات و زباله پایان نمی‌پذیرد. بلکه اثر آن در محیط زیست دریایی در طول زمان تشدید می‌شود /جعفرزاده حقیقی، نعمت اله، فرهنگ، محمد، ۱۳۸۴/.

آلوده کردن اشکال گوناگون آب اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها، رودها و مانند آنها بسیار خطرناک است و می‌تواند خسارات جبران‌ناپذیری را به بار آورد. مسلماً یکی از مشکلات اصلی در برطرف نمودن آلودگی‌های دریایی، تعریف دقیق آن می‌باشد. بنابراین در ابتدا، بایستی بکوشیم تا دریابیم آلودگی دریایی به چه معنا است؟

۱-۲-۱ مفهوم آلودگی

بر مبنای تعریف علمی، آلودگی محیط زیست عبارتست از " هر گونه تغییر در ویژگی‌های اجزای متشکل محیط به طوری که استفاده پیشین از آنها ناممکن گردد و به طور مستقیم یا غیر مستقیم منافع و حیات موجودات زنده را به مخاطره اندازد. " بر طبق تعریف دیگری که از این موضوع به عمل آمده است، آلودگی عبارت است از " تغییر نامطلوب در خواص فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی هوا، آب یا زمین ". بدیهی است که این تغییرات نامطلوب سبب به خطر افتادن سلامت، بقا و فعالیت‌های بشر و نیز سایر موجودات زنده زیست کره خواهد شد. بر مبنای تعریف حقوقی، نخستین تعریفی که از آلودگی محیط زیست در حقوق ایران مطرح شده است، تعریفی است که در قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست مصوب ۱۳۵۳ آمده است. ماده ۹ این قانون، آلودگی محیط زیست را " پخش یا آمیختن مواد خارجی به آب، هوا یا خاک به میزانی که کیفیت فیزیکی یا شیمیایی یا بیولوژیک آنرا به طوری که زیان آور به حال انسان یا سایر موجودات زنده و یا گیاهان و یا آثار و ابنیه باشد " بیان می‌کند. به عبارت دیگر تعریف حقوقی آلودگی محیط زیست جدا از تعریف علمی و تخصصی آن نیست. همین تعریف با تغییرات بسیار اندک در تبصره ۲ ماده ۶۸۸ قانون مجازات اسلامی نیز آمده است و چنین می‌گوید: " منظور از آلودگی محیط زیست عبارت است از پخش یا آمیختن موارد خارجی به آب و هوا یا خاک یا زمین به میزانی که کیفیت فیزیکی، شیمیایی یا

بیولوژیک آن را به طوری که به حال انسان یا سایر موجودات زنده یا گیاهان یا آثار یا ابنیه مضر باشد، تغییر دهد" / محمدی گلرنگ، آزاده، ۱۳۸۴ /.

در خصوص آلودگی دریایی نیز تعاریف مختلفی بیان گردیده است برای مثال، کمیسیون بین‌الدولی اقیانوس شناسی یونسکو (IOC)^۱ و نیز گروه کارشناسان سازمان ملل برای جنبه‌های علمی آلودگی دریایی (GESAMP)^۲، آلودگی دریایی را به این نحو تعریف کرده‌اند:

- آلودگی محیط‌زیست دریایی عبارت است از انتقال یا داخل سازی مستقیم یا غیر مستقیم مواد یا انرژی توسط بشر به محیط‌زیست دریایی که در نتیجه آن به محیط و من‌جمله به محیط زیست دریایی، اثرات زیان آوری از طریق ایجاد خطر جهت منابع زیستی، خطر برای سلامتی بشر، ایجاد موانع در ارتباط با فعالیت‌های دریایی مثل ماهیگیری، صدمه به کیفیت آب دریا از لحاظ استفاده از آن و کاهش مطلوبیت آن، وارد خواهد ساخت / آقایی، بهمن، ۱۳۸۵ /.

تعاریف بسیار نزدیکی به مطالب فوق‌الذکر در کنفرانس‌ها و کنوانسیون‌های مربوط به آلودگی دریاها گنجانده شده است که ذیلاً به برخی از آنها اشاره می‌شود:

- کنفرانس آلودگی و اکولوژی و اکولوژی دریایی لندن در سال ۱۹۶۷، آلودگی دریا را به این نحو تعریف می‌نماید: هر گونه ماده ای که در اثر فعالیت انسان بر محیط زیست دریایی اضافه شده و دارای اثرات قابل اندازه‌گیری و اغلب مخرب بر محیط زیست دریایی باشد.

- آکادمی ملی علوم نیز در سال ۱۹۴۹ تعریف زیر را برای آلودگی ارائه داده است:

آلودگی را می‌توان به عنوان یک تغییر نامطلوب در خواص فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی هوا، آب یا زمین تعریف کرد که باعث به خطر انداختن سلامت، بقا و فعالیت‌های انسان و سایر موجودات زنده می‌شود. بر پایه این تعریف، آلودگی لزوماً شامل خسارات فیزیکی نمی‌باشد بلکه ایجاد وقفه در استفاده انسان، خود آلودگی است / فصل بهار، شوکا، ۱۳۸۲ /.

- کنوانسیون ۱۹۷۲ اسلو در خصوص جلوگیری از آلودگی محیط‌زیست دریایی از فضولات و سایر مواد و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، آلودگی را به شرح زیر تعریف می‌نماید: "آلودگی محیط‌زیست دریایی یعنی وارد نمودن مستقیم یا غیر مستقیم مواد و انرژی به وسیله بشر به محیط زیست دریایی و دماغه‌ها که نتیجه احتمالی آن آثاری زیان‌بار بر زندگی بشر و موجودات زنده و نیز تهدید بهداشت بشر و ایجاد مانع برای فعالیت‌های دریایی از جمله ماهیگیری و سایر استفاده‌های مجاز از دریا، آسیب رساندن به استفاده معقول از آب دریا و کاهش رفاه می‌باشد". این تعریف جامعی است که دربرگیرنده عناصر مهم یعنی معیار مانند سازی، خسارت و استفاده می‌باشد. فعالیت‌های بی‌رویه دریایی از جمله صید ماهی‌ها و بهره‌برداری و تغییر کیفیت و ماهیت آب دریا از جمله موارد

^۱ -Unesco's Intergovernmental Oceanographic Commission

^۲ - UN's Group of Experts on Scientific Aspect of Marine Pollution

آلودگی دریاشناخته می‌شوند
[پورنوری، منصور حبیبی، محمد ۱۳۸۳].

- به موجب کنوانسیون منطقه‌ای محیط زیست دریایی خلیج فارس در کویت و تأیید ارگان‌های زیربط سازمان ملل متحد، آلودگی دریا به وارد کردن مواد یا انرژی در محیط زیست دریایی توسط انسان به صورت مستقیم یا غیر مستقیم که منجر به تأثیرات زیان‌بخش مانند تهدید زندگی آبزیان دریا، لطمه به کیفیت آب دریا از لحاظ استفاده از آن، کاهش استفاده تفریحی از آن و یا حتی سبب احتمال بروز چنین خطراتی شود، اطلاق می‌گردد.

در مجموع می‌توان گفت هرگونه فعالیت طبیعی یا مصنوعی که سبب ایجاد تغییرات و یا ورود موادی به محیط زیست دریایی شده و منجر به ایجاد آثار سوء بر صورت اولیه یا ثانویه بر آبزیان و محیط زیست آنها گردد و یا برای استفاده انسان از دریا مضر باشد، آلودگی دریا محسوب می‌گردد. با این مقدمه شرحی از انواع آلاینده‌های زیست محیطی که علاوه بر خشکی، دریاها را نیز تحت تأثیر قرار داده‌اند ارائه می‌گردد.

۱-۲-۲- منابع آلوده کننده دریا (با تأکید بر ریزش مواد زائد)

در مارس سال ۱۹۷۶ تانکر نفتکش توری کانیون که به ظرفیت ۱۸۰۰۰ تن در لیبریا ثبت شده بود، نزدیک صخره های سون استونز در چند مایلی لندنزاند^۱ به گل نشست و به دو نیمه شد و ۱۰۰ هزار تن نفت خام به آب دریا ریخت. یازده سال بعد از آن تانکر دیگری با نام آموکو کادیز، که بزرگتر از توری کانیون و تحت پرچم لیبریا بود، به دنبال خراب شدن سیستم هدایت آن با سواحل بریتانی برخورد کرد و ۲۱۰ هزار تن نفت خام به دریا ریخت. آلودگی نفتی فقط از کشتی‌ها سرچشمه نمی‌گیرد؛ در آوریل سال ۱۹۷۷ انفجاری در چاه نفتی اکوفیسک^۲ در بخش نروژی دریای شمال رخ داد که هشت روز طول کشید تا چاه را مهار کردند و در خلال این مدت ۳۰ هزار تن نفت خام و ۱/۷ میلیون متر مکعب گاز بیرون ریخت. دو سال بعد، انفجار مشابهی با دامنه‌ی گسترده‌تری در چاه نفتی شماره ی یک ایکستوک^۳ در فلات قاره‌ی مکزیک نزدیک شبه جزیره‌ی یوکاتان رخ داد که این بار بیش از ۹ ماه طول کشید تا چاه را مهار کردند و بیش از ۴۰۰ هزار تن نفت به هدر رفت.

باید گفت این تنها نفت نیست که منشأ خطری جدی برای آلودگی دریایی است، بلکه اکنون سالهاست که انگلستان و برخی دول اروپای غربی، مقادیر زیادی از مواد زائد رادیواکتیو نیروگاه‌های هسته‌ای خود را در داخل محفظه‌های ویژه‌ای می‌گذارند و به اقیانوس اطلس می‌ریزند.

اینکه محفظه‌های مزبور تا زمانی که محتویات آنها حالت رادیواکتیو دارند دوام خواهند آورد یا خیر معلوم نیست. منشأ دیگر آلودگی مواد، د.د.ت است که اکنون سالهاست کشاورزان برای از بین

^۱ - Land's End

^۲ - Ekofisk

^۳ - Ixtoc I

بردن موجودات موذی به کار می‌برند. قسمتی از مواد د.د.ت به وسیله‌ی رودخانه‌ها یا ریزش باران به دریاها راه می‌یابند و توسط موجودات دریایی مانند صدف‌ها، ماهی‌ها و پرندگان آبی جذب می‌شوند. حتی نشانه‌های د.د.ت در پنگوئن‌های قطب جنوب نیز دیده می‌شود.

این‌گونه موارد، در سالهای اخیر، باعث جلب توجه سیاستمداران، قانون‌گذاران و مردم نسبت به مسائل روز افزون آلودگی دریایی شده است.

همان‌طور که مثال‌های فوق نشان می‌دهند، آلودگی دریایی از منابع مختلفی ریشه می‌گیرد. آلوده‌کنندگان دریایی متعدد هستند و تأثیرات متفاوتی دارند. همچنین آلودگی ممکن است تصادفی باشد یا عمدی [آقائی، بهمن، ۱۳۸۴].

در کل، اسناد بین‌المللی در رابطه با آلودگی محیط زیست دریا، چهار منبع عمده را مشخص کرده‌اند: کشتیرانی که حاصل از کاربرد معمول از اقیانوس‌ها است، آلودگی ناشی از فعالیت‌های بهره‌برداری یا استخراج از بستر دریا، آلودگی ناشی از فعالیت‌های مستقر در خشکی، چه این آلودگی ناشی از تخلیه مستقیم به اقیانوس باشد و چه از طریق رودخانه‌ها به اقیانوس حمل شود، و در نهایت دفن عظیم و عمدی زائدات (اکثراً صنعتی). آلودگی ناشی از جو نیز به این منابع اضافه شده است که شامل آلودگی ناشی از سوزاندن مواد زائد در دریا یا در طول سواحل است.

۱-۲-۲-۱- کشتیرانی:

آلودگی دریایی تا حدودی نتیجه‌ی عملیات معمولی کشتی‌هاست. کشتی‌هایی که با موتور دیزل نفتی کار می‌کنند (یعنی اکثریت قابل توجهی از آن‌ها) مقادیری نفت همراه با فاضلاب خود به آب دریا می‌ریزند و نیز دودهایی که آنها به هوا می‌فرستند در نهایت به دریا باز می‌گردد. برخی از کشتی‌های غیر نفتکش نیز از مخازن سوخت برای پر کردن آب موازنه استفاده می‌کنند و این آب‌های آلوده به نفت را قبل از بارگیری مجدد به دریا می‌ریزند. برخی از کشتی‌های هسته‌ای (بخصوص زیردریایی‌ها) نیز می‌توانند منشأ آلودگی باشند؛ کلیه‌ی کشتی‌ها با هر سوختی که کار کنند، چنانچه زباله‌ها و فاضلاب‌های خود را مستقیماً به دریا بریزند، باعث آلودگی می‌شوند. اما تاکنون بیشترین میزان آلودگی کشتی‌ها، ناشی از محموله‌ی آن‌ها بوده است. نفت، به عنوان کالایی که به مقادیر زیاد در دریا حمل می‌شود، اکثراً به طور عمدی، همراه با آبی که برای شستشوی مخازن خالی نفت و یا به عنوان آب موازنه وارد مخازن شده است و بعداً بیرون ریخته می‌شود، وارد آب می‌شود. شدت این مسئله با گسترش استفاده‌ی از روش «بار کردن روی باقیمانده‌ی بار قبلی» یا «سر بار کردن»^۱، بتدریج کاهش می‌یابد. گاهی اوقات نفت و نیز سایر مواد مضر مثل مواد شیمیایی، گازهای مایع و مواد رادیواکتیو در اثر تصادف و به گل نشستن و یا انفجار کشتی‌ها (همان‌طور که در مورد توری کانیون و آموکو کادیز رخ داد) وارد آب می‌شوند. افزایش روزافزون کشتی‌ها، باعث بالا رفتن

^۱ - Load on top

خطرات تصادفات شده است و تمایل به ساختن کشتی‌های بزرگ‌تر، نتیجه‌ی تصادفات را وخیم‌تر کرده است [آقایی، بهمن، ۱۳۸۴].

۱-۲-۲- تخلیه‌ی مواد زاید:

در دهه‌ی ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰، روش معمول از بین بردن زایدات ناشی از تأسیسات مستقر در خشکی، تخلیه‌ی مواد زاید به دریا بود. این امر به خاطر ارزانی نسبی و سهولت آن و نیز تا حدودی ناشی از افزایش محدودیت‌های مربوط به آلودگی محیط در خشکی بود. انواع اصلی مواد زایدی که به دریا ریخته می‌شوند شامل مواد رادیواکتیو، مواد بدون مصرف نظامی (مثل سلاح‌ها و مواد منفجره‌ی بی‌مصرف)، زایدات تصفیه‌خانه‌ها، فاضلاب و مواد زاید کارخانه‌های صنعتی است، که حاوی انواع عناصر آلوده‌کننده‌ی آب هستند و بسیاری از آن‌ها شدیداً زهرآگین‌اند.

گرچه زایدات دیگری هم از کشتی‌ها به دریا ریخته می‌شوند، ولی کنوانسیون‌های بین‌المللی تخلیه‌ی مواد زاید در آب را به صورت جداگانه‌ای از کشتیرانی مطرح کرده‌اند. این امر تا حدودی ناشی از آن است که تخلیه‌ی مواد زاید، برخلاف سایر موارد آلودگی ناشی از کشتی‌ها، همیشه حالت عمده‌ی دارد و معمولاً می‌تواند مأموریت اصلی کشتی حامل مواد زاید باشد و نیز به خاطر این است که تخلیه‌ی مواد زاید در واقع ادامه‌ی آلودگی ایجاد شده در خشکی است (گرچه باید آن را از منابع مستقر در خشکی به طور جداگانه‌ای بررسی کرد، چون مناطقی که برای تخلیه‌ی مواد زائد به کار می‌رود دارای وضعیت حقوقی متفاوتی با خشکی هستند).

۱-۲-۳- فعالیت‌های بستر دریاها:

آلودگی عمده‌ی در تأسیسات اکتشاف و بهره‌برداری نفت و گاز در بستر دریاها بندرت دیده می‌شود، مگر در زمینه‌ی ریزش زایدات داخلی و پس مانده‌های صنعتی و مقدار اندکی مواد زاید نفتی و شیمیایی؛ اما آلودگی غیر عمده‌ی یا تصادفی امکان دارد در اثر انفجار تأسیسات (مثل موارد مربوط به اکوفیسک و ایکستویک)، تصادم کشتی‌ها با این تأسیسات، ترکیدن لوله‌ها به خاطر فرسایش طبیعی یا برخورد اشیایی مثل تورهای ماهیگیری بروز کند.

مقداری از آلودگی نیز امکان دارد بر اثر استخراج کلوخه‌های منگنز در بستر بین‌المللی دریاها به وجود بیاید، ولی تا زمان شروع بهره‌برداری تجاری از این منابع مشکل می‌توان گفت که اثرات آن چه خواهد بود [آقایی، بهمن، ۱۳۸۴].

۱-۲-۴- منابع آلودگی مستقر در خشکی و جو:

آخرین منبع که بسیار مهم و مسئول حدود سه چهارم از آلودگی دریایی است، وارد شدن مواد آلوده‌کننده‌ی مستقر در خشکی به دریاست. این آلودگی‌ها شامل‌اند بر: فاضلاب و پس مانده‌های صنعتی که مستقیماً و یا به وسیله‌ی رودخانه‌ها وارد آب دریا می‌شوند، مواد شیمیایی مورد مصرف

به عنوان کود شیمیایی و حشره‌کش در کشاورزی که از خشکی وارد آب دریاها می‌شوند، آب‌های گرم نیروگاه‌های برق^۱ (که برخی از آن‌ها اتمی هستند) در نزدیکی سواحل، خروج مواد آلوده از وسایل نقلیه به هوا، و مواد شیمیایی که به صورت ذرات پودر شده (اسپری) پخش می‌شوند و همگی در نهایت به دریاهای ریزند

[آقایی، بهمن، ۱۳۸۴].

آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی، شکل اصلی آلودگی قلمداد می‌شود که بر محیط زیست دریایی تأثیر می‌گذارد. لیکن به نظر می‌رسد بین آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی و آلودگی ناشی از تخلیه‌ی مواد زائد و دیگر مواد همگونی وجود داشته باشد، زیرا که در هر دو مورد، این فضولات و مواد زائد کارخانجات صنعتی یا در واقع مواد ناشی از تأسیسات مستقر در خشکی و فعالیت‌های جامعه انسانی است که باعث آلوده گشتن اکوسیستم دریایی می‌شود و تفاوت این دو منبع، تنها در راه رسیدن آلاینده به دریا می‌باشد.

روش اصلی قانونگذاران و دست اندرکاران امور دولتی معمولاً توجه به منبع آلودگی دریایی بوده است و کمتر توجهی به ماهیت هر کدام از آلوده‌کننده‌ها شده است. تفاوت در ماهیت صلاحیت مربوط به امور خشکی و دریایی دلیل این نحوه‌ی برخورد است. در عین حال، منبع آلودگی هر چه که باشد توجه بیشتری به انواع سمی‌تر و قابل رویت‌تر آن‌ها می‌شود (که همیشه این دو حالت با یکدیگر توأم نیستند).

همانگونه که ملاحظه شد، تخریب محیط زیست دریایی از منابع گوناگونی ناشی می‌شود. برطبق مطالعات انجام شده توسط گروه متخصصان سازمان ملل، در سال ۱۹۹۰ میلادی، سهم منابع اصلی آلودگی محیط زیست دریایی در سطح جهان، رواناب و تخلیه‌های حاصل از خشکی (۴۴٪)، تخلیه‌های حاصل از خشکی به اتمسفر (۳۳٪)، فعالیت‌های حمل‌ونقل دریایی (۱۲٪) و تولید نفت و گاز دور از ساحل (۱٪) می‌باشد.

در این میان سهم نسبی دفن و رهاسازی زایدات در آلودگی محیط زیست دریایی ۱۰٪ برآورد شده است اما به دلیل اینکه فعالیت‌های دفن مواد معمولاً در مناطق مشخصی از محیط زیست دریا تجمع می‌کنند بنابراین اثر آن می‌تواند از نظر محلی قابل توجه باشد و از این رو نباید ناچیز شمرده شود

[Oceansatlas website, 2008]. آلاینده‌هایی که بزرگترین تهدید را برای محیط زیست دریایی فراهم می‌کنند عبارتند از: فاضلاب‌ها، دفع مواد زائد، ترکیبات آلی مصنوعی، رسوبات، زباله و پلاستیک، فلزات، مواد پرتوزا، نفت و هیدروکربورها و هیدروکربورهای عطری حلقوی.

^۱ - آبی که برای خنک کردن نیروگاه‌ها به کار می‌رود، به صورت گرم از آن‌ها خارج و باعث صدمه زدن به موجود زنده و محیط زیست اطراف آن‌ها می‌شود.

- نفت از آلوده‌کننده‌هایی است که مورد توجه گسترده قانون‌گذاران و مردم جهان قرار گرفته است (شاید به خاطر اینکه بارز و قابل رؤیت است) ولی این ماده، خطرناک‌ترین آلوده‌کننده نیست زیرا سرانجام توسط باکتری‌های آب دریا استحاله می‌شود. البته قبل از این مرحله، نفت خسارات زیادی وارد می‌کند و اثرات سوء و غیر قابل جبرانی بر محیط زیست دریایی بر جای می‌گذارد که برخی از آثار فوری آن عبارتند از: مرگ و میر جانوران دریایی، مشکلات صید ماهی، آلودگی بنادر و سواحل تفریحی و ... در سایر پدیده‌های حیات دریایی نیز تأثیر منفی می‌گذارد.

ماهی‌ها، اگر هم زنده بمانند دچار عوارض زیادی مثل سرطان پوست و بیماری عدم تعادل می‌شوند و صدف‌ها به صورت غیر قابل مصرف در می‌آیند. از آن جایی که نفت به صورت لایه نازکی سطح آب را می‌پوشاند، اثرات زیان‌باری بر زندگی پرندگان دریایی به جای می‌گذارد. همچنین بخشی از مواد نفتی در بستر دریا ته نشین شده و موجب از بین رفتن تعداد زیادی از ارگانیسم‌های کفزی می‌گردد.

- برخلاف نفت، هیدروکربن‌های کلرینه، آفت‌کش‌ها و سموم کشاورزی (مثل د.د.ت)، فلزات سنگین (مثل سرب، جیوه و کادمیم^۱)، آلاینده‌های میکروبی و شیمیایی، مواد معلق، زایدات رادیواکتیو قابلیت تبدیل و حل شدن را ندارند و زمانی که وارد آب دریا شوند جداکردنشان ممکن نیست. مواد مزبور از لحاظ تأثیر بر آب متفاوت هستند. ولی به طور کلی جانوران دریایی آنها را جذب می‌کنند و وارد زنجیره‌ی غذایی آنها می‌شوند. در نتیجه، در رشد، تولید مثل و مرگ و میر حیات دریایی تأثیر می‌گذارند. در برخی موارد مصرف ماهی‌های حامل اینگونه مواد برای انسان هم مضر است. برای نمونه در دهه‌ی ۱۹۵۰ نزدیک خلیج مینا ماتا در ژاپن، ۴۳ نفر از مردم در اثر خوردن ماهی آلوده به جیوه مردند و تعداد زیادی از مردم دچار کوری، بیماری‌های عضلانی و مغزی شدند. بعضی از کارشناسان محیط زیست، دست‌اندرکار در امر آلودگی محیط زیست، آلودگی محیط مخصوصاً آب با فلزات سنگین را بزرگ‌ترین گناهی که بشر در طبیعت انجام می‌دهد می‌دانند. بخش عمده‌ای از عوامل آلوده‌کننده دریا، کودهای شیمیایی و آلی مورد استفاده در مصارف کشاورزی و نیز سموم و آفت‌کش‌ها هستند که با ورود به دریا باعث بروز پدیده‌ی پر غذایی در محیط دریایی می‌شوند. تعدادی از آنها تولید سم می‌نمایند. فاضلابی که به دریا می‌ریزد، اگر مقدارش زیاد نباشد توسط خود دریا خنثی می‌شود ولی اگر مقدارش زیاد باشد، منجر به رشد بسیار سریع برخی از ارگانیسم‌ها و از بین رفتن اکسیژن محلول در آب می‌شود. این امر بخصوص در دریا‌های بسته مثل دریای بالتیک، چشمگیر است. وقتی آب بدون اکسیژن شود، تخم ماهیان به مرحله تکامل نمی‌رسد و ماهیان بالغ نیز به طرف آب‌های اکسیژن دار می‌روند. فاضلاب می‌تواند همچنین باعث به وجود آمدن موج‌هایی از فیتوپلانکتون^۲ شود (که به حیات دریایی صدمه می‌زند و یا آن را نابود می‌کند) و

^۱ - فلز قلع مانند نقره‌ای رنگ

^۲ - Phytoplankton

آب‌های مورد استفاده برای شنا و سایر استفاده‌های تفریحی از آب را با موجودات زنده کوچک مضر برای بش‌ر آلوده کنده

[آقای، بهمن، ۱۳۸۴].

لذا در بخش بعدی و با توجه به موضوعیت پایان‌نامه به شرح کامل ماهیت و طبقه‌بندی انواع مواد زائد و آثار ورود آنها به محیط زیست دریایی پرداخته خواهد شد.

۱-۳- مواد زائد در دریا و آثار آن:

به طور کل، یک قضاوت اصولی در مورد شدت واقعی اثرات آلاینده‌ها در محیط زیست طبیعی کاری مشکل است. در این خصوص، در مورد مسائل مربوط به دریا، عدم اطمینان بیشتری در اذهان عمومی وجود دارد. بیم اصلی این است که دریا محیط زیستی نسبتاً ناشناخته است که به نحوی غیر قابل بازگشت، به وسیله‌ی مواد زائدی که در آن انباشته یا تخلیه می‌گردد، در حال تخریب و تهدید است. مواد زائدی که وارد دریا می‌شوند نمی‌توانند در یک محل باقی بمانند و ممکن است یک ناحیه وسیع را در اطراف محل اصلی انباشت خود تحت تأثیر قرار دهند؛ از سوی دیگر دریا توانایی عظیمی برای رقیق نمودن مواد زائد تا مقادیر بی خطر را دارا می‌باشد. برای تعیین میزان جدی بودن اثرات آلودگی دریا، شناسایی دقیق نوع مواد آلاینده ورودی، مقادیر هرکدام، سرنوشت نهایی این ماده در دریا، نحوه‌ی اثرگذاری این مواد بر گیاهان و جانوران و نهایتاً چگونگی تهدیدات مستقیم یا غیر مستقیم این مواد علیه بهداشت و آسایش انسانها ضروری است /جعفرزاده حقیقی، نعمت‌اله، فرهنگ، محمد، ۱۳۸۴/.

در این قسمت، ابتدا تقسیم‌بندی از انواع مواد ورودی به دریا (مواد زائد) که ناشی از فعالیت‌های انسان می‌باشند و سپس آثار زیان بار دفع این مواد آورده شده است. در ادامه دفع این مواد در مناطق مختلف دریا با یکدیگر مقایسه و نهایتاً سرانجام زائدات دفن شده بررسی شده است.

۱-۳-۱- تقسیم‌بندی انواع مواد زائد ورودی به دریا :

همان‌گونه که در قسمت قبل‌تر، اشاره شد، ابتدا می‌بایست این موضوع را مورد توجه قرار دهیم که چه نوع موادی به واسطه‌ی فعالیت‌های جامعه‌ی انسانی وارد دریاها می‌گردند یا اصطلاحاً به چه نوع موادی، مواد زائد می‌گوییم؟ یا مواد زائد و دیگر مواد چه موادی را شامل می‌شوند؟ که ذیلاً به

طبقه‌بندی مواد افزودنی^۱ (مواد زائد) که به دریا تخلیه می‌گردند اشاره می‌شود.

۱- مواد زائد تجزیه پذیر^۲:

^۱ - Additions

^۲ - Degradable Wastes

اکثر موادی که به آب‌های دریا تخلیه می‌شوند، از مواد آلی تشکیل شده‌اند که در معرض هجوم باکتری‌ها واقع می‌گردند. این عمل یک واکنش اکسایشی^۱ بوده و نهایتاً ترکیب آلی به مواد غذایی غیرآلی تثبیت شده‌ای نظیر دی‌اکسیدکربن (CO_2)، آب (H_2O) و آمونیاک (NH_3) احیاء می‌گردند. مهم‌ترین مواد زائدی که در این گروه قرار می‌گیرند عبارتند از:

- بخشی اعظمی از فاضلاب شهری

- مواد زائد کشاورزی (مخصوصاً در نقاطی که صنایع تبدیلی کشاورزی مشغول به کارند، به مقادیر متناهی یافت می‌شوند).

- زائدات فرآوری غذا در کشتارگاه‌ها، واحدهای انجماد مواد غذایی، تفاله‌های کارخانه قند و شکر و مواد دیگر.

- مواد زائد صنایع آجوسازی و واحدهای تقطیر.

- مواد زائد تفاله‌های صنایع کاغذسازی که حاوی مقادیر زیادی فیبر چوب است.

- مواد زائد صنایع شیمیایی که حاوی انواع گوناگون مولکول‌های درشت (ماکرومولکول) بوده و غالباً ناپایدارند و به راحتی تجزیه می‌شوند.

- انتشار مواد نفتی^۲.

اصولاً فرقی نمی‌کند که این مواد زائد تجزیه‌پذیر از حیوانات یا گیاهان نشأت گرفته باشند، زیرا در هر صورت در معرض تجزیه باکتریایی^۳ واقع می‌شوند، به همین دلیل باکتری رکن اصلی بسیاری از زنجیره‌های غذایی در دریا بوده و افزودن مواد آلی به دریا سبب غنی شدن اکوسیستم شده و به مثابه آن است که مقدار معینی کود به منظور افزایش بهره‌دهی و باروری به یک باغ اضافه شود. چنانچه ورود مواد آلی به دریا بیش از میزان افزایش قابلیت تجزیه‌پذیری باکتری‌ها باشد، مواد آلی^۴ انباشته خواهند شد. از سوی دیگر میزان فعالیت باکتری‌ها به دما، میزان اکسیژن و سایر فاکتورها بستگی دارد و چنانچه این عوامل محدود شوند، میزان فعالیت باکتری‌ها نیز کاهش یافته و ظرفیت آب در پذیرش مواد زائد آلی بدون آنکه سبب تجمع این مواد در آب گردد، بسیار کاهش می‌یابد. چنانچه ورود مواد زائد به آب بسیار زیاد باشد سبب فعالیت شدید باکتریایی گردیده و در نتیجه فرآیند اکسیداسیون مواد تجزیه‌پذیر بیشتر از فرآیند انحلال اکسیژن در آب شده و منجر به فقر اکسیژن^۵ آب می‌گردد. تحت این شرایط تجزیه‌پذیری بیشتر بستگی به فعالیت باکتری‌های بی‌هوازی دارد، که به کندی صورت گرفته و محصولات آنها موادی نظیر سولفید هیدروژن و متان می‌باشد. تجمع مواد آلی و فقر اکسیژن آب هر دو تأثیر شدیدی بر فلور گیاهی و فنون جانوری داشته و در شرایطی که میزان بسیار پایین باشد، بیشتر گیاهان و جانوران ماکروسکوپی حذف می‌شوند. بنابراین

^۱ - Oxidative Process

^۲ - Oil Spillage

^۳ - Bacterial Decay

^۴ - Accumulate

^۵ - Deoxygenation

چنانچه میزان ورود مواد آلی به آب در حد ظرفیت پذیرش آن باشد - با توجه به دما، قابلیت حصول اکسیژن، جریان‌های آبی و غیره - این مواد سبب غنی شدن آب گردیده و این امر بخصوص به سود گیاهان می‌باشد ولی چنانچه میزان ورود بیش از توان پذیرش آب باشد، تجمع مواد آلی و گسترش شرایط بی‌هوایی را به دنبال خواهد داشت که منجر به نقصان فلور گیاهی و فون جانوری منطقه خواهد شد.

مواد زائد با قابلیت رقیق شدن^۱: (زایدات منتشر شونده)

برخی از مواد زائد صنعتی که به آب‌ها تخلیه می‌گردند، پس از ورود به آب به سرعت خواص زیان‌آور خود را از دست می‌دهند، بنابراین هر گونه اثر سوء این مواد محدود به محل تخلیه آنها خواهد بود، اگرچه گسترده‌ی این محل بستگی به میزان ماده‌ی تخلیه شده، جریان‌های آبی و سایر شرایط دارد

/جعفرزاده حقیقی، نعمت‌اله، فرهنگ، محمد، ۱۳۸۴/.

آلودگی حرارتی:

آلودگی حرارتی در درجه اول از طریق آب‌های خنک کننده نیروگاه‌ها و صنایع موجود در نواحی ساحلی به وجود می‌آید، البته برخی دیگر از پس آب‌های صنعتی نیز ممکن است دارای این آلودگی باشند یا گرم باشند. معمولاً دمای پس آب‌های تخلیه شده حداقل 10°C بیش از دمای آب رودخانه، دریا و خلیج است. پراکنده شدن آلودگی حرارتی اساساً به میزان اختلاط آب سرد و گرم بستگی دارد. در دریاهای مناطق معتدل تخلیه پس آب‌های گرم تأثیر چندانی نداشته اما در دریاهای مناطق گرمسیری به هنگام تابستان که دمای هوا نزدیک به نقطه مرگ گرمایی^۲ بسیاری از موجودات زنده است، افزایش دما باعث بروز ضایعات شدیدی خواهد شد.

- اسیدیته و قلیانیت:

آب دریا ظرفیت بافری^۳ وسیعی داشته و تأثیر تخلیه این‌گونه پس آب‌ها بسیار موضعی است.

- سیانید:

این آلودگی به واسطه فعالیت صنایع فلزکاری و ذوب آهن وارد آب می‌شود. سیانید به سرعت در آب دریا تجزیه شده و جز در محل تخلیه و نواحی مجاور آن، در سایر نقاط تأثیر چندانی به همراه ندارد /آقای، بهمن، ۱۳۸۴/.

۲ - مواد معلق: (مواد زائد جامد): ورود مواد زائد جامد به منابع طبیعی و روند افزایش آنها از بزرگ‌ترین معضل‌های روز می‌باشد این مواد، از آشغال و زباله ناشی می‌شود که مقدار زیادی از آن، پلاستیک‌های دست‌ساز بشر نظیر گونی‌های پلی‌استیرن، تورهای ماهیگیری و ... تشکیل می‌دهد.

^۱ - Dissipating Wastes

^۲ - Thermal dead point

^۳ - Buffering Capacity

مواد معلق خنثی^۱ سبب انسداد مجاری تنفسی و غذایی جانوران شده و با کاهش قدرت نفوذ نور در آب سبب کاهش فعالیت فتوسنتزی گیاهان می‌گردد و در صورت رسوب در بستر دریا سبب خفگی جانوران بستر دریا و تغییر در ماهیت بستر دریا می‌گردد این مواد شامل موارد ذیل می‌باشد:

- ضایعات تجزیه‌پذیر

- خاکستر پودر شده (خاکستر فرار^۲) ناشی از نیروگاه‌های برق با مصرف زغال سنگ

- مواد زائد خاک چینی (در سواحل جنوبی منطقه کورن وال)^۳

- مواد زائد ناشی از معادن زغال‌سنگ و تأسیسات مربوطه (در سواحل دورهام)^۴

- ضایعات ناشی از لایروبی

- مواد زائد معدنی ناشی از کندن یا زهکشی ساحل برای استخراج مواد معدنی

- گل‌ولای ناشی از استخراج سنگ ریزه (گرانول) (سواحل شرقی آنجل) و سنگهایی که از

بستر دریا استخراج می‌گردند.

انواع مختلفی از مواد پلاستیکی که به دریا تخلیه می‌گردند خنثی هستند، این مواد شامل گونی‌های پلی استیرن^۵، پلاستیک‌های دست ساز بشر نظیر ظروف پلی‌اتیلن، ورقه‌های پلاستیکی، طناب‌های نایلونی، تور و سایر ادوات ماهیگیری می‌باشند.

گوی‌های پلی‌استیرن، که در صنعت پلاستیک‌سازی به عنوان مواد اولیه به کار می‌روند، اکثراً به طور تصادفی به دریا می‌ریزند و در حال حاضر در اقیانوس‌های جهان انتشار یافته‌اند.

- مواد زائد پایدار^۶:

بعضی از مواد نه در معرض هجوم باکتری‌ها بوده و نه تفریق پذیرند، اما از راه‌های مختلف با گیاهان و جانوران وارد واکنش شده و گاهی اوقات تأثیرات زیان آور به بار خواهند آورد، طبقه‌بندی کلی این مواد به شرح ذیل است:

- فلزات سنگین (جیوه، سرب، مس، روس و غیره)

- هیدروکربن‌های هالوژنه نظیر (د.د.ت و سایر حشره کش‌های آلی کلره، پلی کلرو بی فینیل ها^۷

ها^۷ و ...

- مواد پرتوزا / جعفرزاده حقیقی، نعمت‌اله، فرهنگ، محمد، ۱۳۸۴ /.

۱-۲-۳- مواد زائد طبق کنوانسیون لندن:

¹ - Inert

² - Fly ash

³ - Cornwall (Cornish) Coast

⁴ - Durham Coast

⁵ - Polystyrene Spherules

⁶ - Conservative Wastes

⁷ - Poly Chlorinated biphenyls (PCB'S)

کنوانسیون لندن در مورد دفع مواد زائد و دیگر مواد در دریا که به منظور کاهش آلودگی و حفظ محیط‌زیست دریایی، در لندن به تصویب رسید، به تقسیم‌بندی این گونه مواد بر حسب توانایی بالقوه آنها در صدمه زدن به محیط‌زیست دریایی و میزان خطرناک بودن آنها اقدام کرده است. تحت این کنوانسیون مواد زائد و دیگر مواد در سه دسته تقسیم‌بندی می‌شوند که شامل فهرست سیاه در ضمیمه ۱، فهرست خاکستری در ضمیمه ۲ و فهرست سفید یعنی دیگر موادی که در ضمایم ۱ و ۲ ذکر نشده است می‌باشد. دفع زایداتی که در ضمیمه ۱ (فهرست سیاه) کنوانسیون لندن ذکر شده‌اند به خاطر سمی بودن، پایداری و تجمع دریافت موجودات زنده، ممنوع شده است و شامل موادی است که در زمان تهیه پیش‌نویس کنوانسیون به عنوان مواد «بسیار خطرناک» شناخته شده‌اند. ضمیمه ۱ کنوانسیون به صورت زیر می‌باشد:

۱ - ترکیبات ارگانو هالوژن‌ها

۲ - جیوه و ترکیبات آن

۳ - کادمیوم و ترکیبات آن

۴ - پلاستیک‌های پایدار و دیگر ترکیبات پایدار از قبیل تور ماهیگیری و طناب‌هایی که ممکن است به صورت شناور یا معلق در دریا باقی بمانند، به طوری که با کشتیرانی و ماهیگیری و دیگر استفاده‌های قانونی در دریا تداخل پیدا کند.

۵ - نفت خام و زایدات آن، فرآورده‌های نفتی پالایش شده، پسماندهای پردازش شده نفت، پسماندهای تقطیر و هر مخلوطی که دارای چنین موادی بوده و با هدف دفع در دریا بارگیری شده باشد.

۶ - پسماندهای رادیواکتیو یا سایر مواد رادیواکتیو که به وسیله نهاد بین‌المللی ذیصلاح در این زمینه، که در حال حاضر آژانس بین‌المللی انرژی اتمی می‌باشد، از نظر زیست‌شناسی عمومی و دیگر زمینه‌ها، به عنوان مواد نامناسب برای دفع در دریا تعریف شده‌اند.

۷ - هر گونه مواد به هر شکل (جامد، مایع، نیمه مایع، گاز یا در حالت زنده) که به منظور استفاده در جنگ‌های بیولوژیکی و شیمیایی تولید شده باشد.

۸ - پسماندهای صنعتی.

۹ - ممنوعیت سوزاندن پسماندهای صنعتی و لجن فاضلاب.

به استثنای پسماندهای رادیواکتیو یا سایر مواد رادیواکتیو، سایر مواد این ضمیمه که به سرعت از طریق فرآیندهای فیزیکی، شیمیایی یا بیولوژیکی در دریا به مواد بی‌ضرر تبدیل شوند، ممنوعیت دفع یا سوزاندن ندارند، به شرط آنکه اولاً جانداران دریایی خوراک را نامطبوع ننمایند و ثانیاً موجبات تهدید سلامتی بشر یا حیوانات اهلی را فراهم ننمایند. این ضمیمه به جز پسماندهای صنعتی مواد زائد یا دیگر موادی (نظیر لجن‌های فاضلاب و مواد حاصل از لایروبی) که حاوی موارد اشاره شده در بندهای ۱ تا ۵ فوق، به مقدار جزئی هستند را شامل نمی‌شود. در ضمن سوزاندن هر

نوع ماده زائد یا دیگر مواد در دریا غیر از پسماندهای صنعتی و لجن‌های فاضلاب نیز تحت این ضمیمه از کنوانسیون، ملزم به اخذ مجوز خاص و ویژه، قبل از دفع و یا سوزاندن و اعمال" مقررات مربوط به کنترل سوزاندن مواد زائد و دیگر مواد در دریا" و "راهنمای فنی مقررات کنترل سوزاندن مواد زائد و دیگر مواد در دریا" گردیده است.

موادی که در ضمیمه ۲ (فهرست خاکستری) ذکر شده‌اند، اثرات مشابه اما ویژه‌ای نسبت به مواد ضمیمه ۱ (فهرست سیاه) دارند و تنها با کسب مجوز خاص قبلی و اطمینان از مراقبت‌های ویژه، قابل دفع هستند تا اطمینان حاصل گردد که تماس آن‌ها با محیط دریا اثرات مخربی برجای نمی‌گذارد

[London Convention Website, 2008].

ضمیمه ۲ (فهرست خاکستری) شامل دومین تقسیم‌بندی از مواد و اجسامی است که بر طبق کنوانسیون لندن تنظیم شده است و نیاز به مراقبت ویژه و اخذ "مجوز خاص قبلی" برای دفع دارند. این مواد عبارتند از:

- آرسنیک

- بریلیوم

- کروم

- نیکل

- سرب

- مس و ترکیبات آن

- وانادیوم

- روی و ترکیبات آن

- ترکیبات ارگانیو سیلیکون‌ها

- سیانیدها

- فلوراید‌ها

- حشره‌کش‌ها و مشتقات آن‌ها که در ضمیمه (۱) آورده نشده‌اند.

ب - کانتینرها، اجسام اسقاط شده فلزی و دیگر مواد حجیمی که قابلیت غرق شدن در دریا را دارند و می‌توانند مانع جدی برای ماهیگیری و یا دریانوردی محسوب شوند.

ج - موادی که دارای ماهیت غیر سمی هستند لیکن دفع مقادیر زیاد آنها، مضراتی دربردارد و یا استفاده از دریا را با مشکل مواجه می‌کند.

دفع آفت‌کش‌ها و محصولات جانبی آن‌ها که در ضمیمه ۱ کنوانسیون ذکر نشده‌اند و ترکیبات آن‌ها ppt ۰/۰۵ وزنی یا بیشتر، (سایر مواد ضمیمه ۲، بند الف: ppt ۰/۰۱ وزنی یا بیشتر) است نیز در دریاها ممنوع می‌باشد.

در خصوص صدور مجوز خاص برای سوزاندن اجسام و مواد مشمول این ضمیمه، بایستی صدور مجوزها با رعایت "مقررات کنترل سوزاندن مواد زائد و دیگر مواد" در دریا و "راهنمای فنی مقررات کنترل سوزاندن مواد مذکور" که به ضمیمه ۱ کنوانسیون ملحق شده است صورت گیرد [Convention Website, 2008 London].

دیگر مواد دفن شده در دریا که جزو فهرست سفید کنوانسیون قرار می‌گیرند عبارتند از: مواد زمین‌شناختی خنثی مانند زایدات معدن‌کاوی و شناورهای غیرمجاز از هر نوع و اندازه و نیز پسماندهای شیلاتی. [Oceansatlas Website, 2008].

اگرچه تقسیم بندی مواد ورودی به دریا براساس خواص و اثرات آنها به گروه‌بندی‌های فوق به نظر ساده می‌آید، اما باید به خاطر داشت که مواد تخلیه شده در دریا، به ندرت دارای ترکیبات ساده‌ای نظیر آنچه شرح داده شد می‌باشند.

به طور مثال پساب نیروگاه‌های برق عمدتاً آب گرم است و علاوه بر آن مقادیری کلر در آب وجود دارد که به منظور جلوگیری از رسوب موجودات آبی دریایی در سیستم‌های خنک‌کننده و جلوگیری از گرفتگی این سیستم بدان اضافه می‌گردد، همچنین مقادیر جزئی از فلزات به هنگام عبور آب از برج‌های خنک‌کننده و توربین‌ها به آن وارد می‌شوند. یا فاضلاب شهری، که اصولاً دارای مواد آلی است اما دارای مقادیر قابل توجهی از فلزات، مواد نفتی و چربی، مواد پاک‌کننده و پس آب‌های صنعتی نیز می‌باشد، زیرا بیشتر صنایع از فاضلاب‌روهای خانگی برای دفع مواد زائد خود استفاده می‌کنند. این چنین پیچیدگی‌هایی ممکن است در بعضی از نقاط با شرایط خاص جغرافیایی وجود داشته باشد. مانند یک خلیج یا مصب رودخانه که اراضی اطراف آن کاربری صنعتی یافته‌اند، ورودی‌های متعددی از صنایع اطراف داشته که غالباً بسیار متنوعند و علاوه بر آن فاضلاب‌های ناشی از جمعیت شهرنشینی را هم باید به آن اضافه نمود.

به علاوه مصب رودخانه ممکن است شامل آفت‌کشها و سایر محصولات ناشی از فعالیت‌های کشاورزی در سیستم زهکشی زمین‌های کشاورزی که توسط رودخانه‌های محلی حمل شده است نیز باشد/جعفرزاده حقیقی، نعمت‌اله، فرهنگ، محمد، ۱۳۸۴/.

۱-۳-۳- آثار دفن مواد زائد در محیط زیست دریا:

از دیرباز، انسان در اندیشه استفاده از پهنه‌های آبی، به خصوص دریاها و اقیانوس‌ها به عنوان مکانی برای دفع زایدات حاصل از فعالیت‌های انسانی و رهایی از زایداتی که بر روی زمین انباشته می‌شوند بوده است. پهنه وسیع آبی جهان این ذهنیت را پدید آورده است که دریاها، پذیرای هر نوع و هر مقدار زباله و زایدات هستند. غافل از آن که این محیط‌های حیاتی، پویا و بارور، ظرفیت محدودی برای پذیرش زایدات انسان ساخت دارند. با پیشرفت تکنولوژی و بالطبع گسترش مجامع صنعتی، مقادیر زایدات دفع شده به پهنه‌های آبی افزایشی روزافزون داشته است. این زایدات

شامل زایدات صنعتی، زایدات لجنی، یا مواد حاصل از لایروبی بنادر و دریاها و مواد بی‌شمار دیگر است. به طور کلی تخلیه غیرقانونی یا کنترل نشده زایدات در دریاها و اقیانوس‌ها از نظر زیست محیطی، آثار زیانبار فراوانی از جمله: خطرات برای سلامتی انسان به دلیل حضور پاتوژن‌ها، یوتریفیکاسیون به دلیل مواد مغذی و آلی، اثرات سمی بر روی ارگانیسم‌های دریایی و یا انسان‌ها ناشی از مواد شیمیایی مختلف و تداخل با دیگر استفاده‌های مشروع از دریا مانند ماهیگیری و تفرج بر جای می‌گذارد [Imo Website, 1997].

چه زائدات ورودی به دریا خطرناک باشند، یا نباشند، سه اثر احتمالی ناشی از دفن آنها در دریا به وجود می‌آید که عبارتند از افزایش کدورت ستون آب، امحاء محیط زیست بستر^۱، که دقیقاً در زیر محل دفن قرار گرفته و خفگی زیستگاه‌های بستر و کف دریا به علت ته نشینی و رسوب ذرات معلق در آن.

محیط زیست دریایی، بستر و ستون آب را به یکدیگر پیوند می‌دهد. آلاینده‌ها در محیط آبی هیچ مرزی ندارند و از طریق انتشار، جریانات و حرکت امواج به صورت سه بعدی منتقل می‌شوند. آلودگی دریا به عوامل مختلفی بستگی دارد. مواد به واسطه ویژگی‌های خاص خود مانند مقدار، اندازه، ترکیب و غیره می‌توانند باعث آلودگی دریا شوند. دیگر فاکتور اساسی تأثیر گذار بر میزان اثر وارد شده بر محیط زیست دریایی، تواتر دفن و در نتیجه میزان تماس با مواد آلوده‌کننده است.

خصوصیات موجود منطقه اطراف محل دفن مثل محیط زیست بستر، سطوح اکسیژن مورد نیاز بیولوژیکی (BOD)^۲ و اکسیژن مورد نیاز شیمیایی (COD)^۳، خصوصیات آب از نظر عمق یا حرارت یا جریانات آبی نیز جزو متغیرهای مهم هستند [mepa website, 2001].

در صورتی که محل دفع زایدات نزدیک ساحل باشد، احتمالاً عملیات دفن منجر به آسیب و ضرر و زیان‌های بیشتری خواهد شد. زیرا مناطق ساحلی دربردارنده زیستگاه‌های کف زی حساس از نظر بوم شناختی می‌باشند که برخی از آنها دارای اهمیت اقتصادی هستند. (مثل محل‌های ماهیگیری و پرورش تخم آبزیان)

کدورت ستون آب، توسط ذرات معلق ایجاد می‌شود. هرچه ذرات کوچک‌تر باشند، دوره تعلیق طولانی‌تر می‌شود. افزایش کدورت، نفوذ نور را کاهش داده و هم بر زیستگاه‌های کفزی و هم بر پلانکتون‌ها تأثیر می‌گذارد. مواردی وجود دارد که در آن سلامت گونه‌های پلاژیک نیز به ویژه از طریق بسته شدن آبشش‌های ماهی‌ها به دلیل افزایش ناباروری، تحت تأثیر قرار گرفته است.

شدت این اثر بستگی به تواتر دفن دارد. با دفن کوتاه مدت اگرچه ستون آب سرانجام به حالت ظاهری اولیه برخواهد گشت اما اثرات منفی ایجاد خواهد شد. دفن طولانی مدت احتمال اثرات شدید را افزایش می‌دهد. الگوی گردش آب منطقه، بر نرخ پراکنش مواد معلق تأثیر خواهد گذاشت. مواد دفن

^۱ محیط زیست بستر شامل بستر دریا و لایه زیرین شامل زیست گاه‌ها می‌باشد.

^۲ - Biological Oxygen Demand

^۳ - Chemical Oxygen Demand

شده سرانجام در بستر رسوب می‌کنند. در نتیجه این امر، منطقه‌ای که بلافاصله در زیر محل دفن قرار گرفته یعنی بستر، به شدت تحت تأثیر قرار می‌گیرد و محیط زیست بستر محل دچار خفگی خواهد شد. واضح است که اثرات در مناطق شنی لخت، کمتر خواهد بود، با این حال اگر این مناطق در نزدیکی مناطق ساحلی واقع شوند جریانات می‌توانند مواد را به دیگر مناطق مجاور منتقل کنند. هرچه این فرآیند طولانی‌تر باشد، منطقه تحت تأثیر گسترده‌تر خواهد بود. مواد دفن شده بر احتمال کاربرد مواد معدنی و دیگر منابع، آسیب رسانده و در طولانی مدت هزینه‌های اقتصادی بالقوه‌ای را ایجاد می‌نماید [mepa website, 2001].

شدت اثر دفن بر محیط زیست دریایی بستگی به ماهیت بیوشیمیایی موادی دارد که دفن می‌شود. اثرات مربوط به دفن زایدات خنثی، محدود به مواردی است که در بالا شرح داده شده‌اند یعنی خفگی بستر و افزایش کدورت.

در صورت دفع در مناطق کم عمق نزدیک به ساحل، اثرات شامل تغییر در جریانات و رژیم هیدرودینامیکی منطقه و افزایش اثرات مربوط به پدیده انتقال رسوب مثل فرسایش ساحل و تجمع رسوبات خواهد بود. این است که زایدات ممکن است با مواد غیرخنثی یا مواد بالقوه آلاینده یا حتی با ماهیت خطرناک آلوده شوند. زایدات خطرناک، پتانسیل تولید اثرات زیادی را دارند. منفی‌ترین اثرات آنهایی هستند که همراه با تجمع زیستی فلزات سنگین و مواد غیر آلی در بستر و در گونه‌های پلاژی_____ک هس_____تند.

(به ویژه گونه‌های کشت آبی، زیرا این گونه‌ها در همان منطقه در درون منطقه‌ای محصور قرار می‌گیرند). علاوه بر تهدید تنوع زیستی، خطر برای سلامتی و ایمنی انسان نیز وجود دارد که یا ناشی از مصرف این مواد و یا از طریق تماس با آب آلوده است. در مناطق ساحلی این خطر وجود دارد که مواد خطرناکی که در بستر رسوب کرده‌اند، از طریق لایروبی (عملی که برای توسعه سواحل انجام می‌شود) و در نتیجه فعالیت ماهیگیری و یا طوفان در آب‌های کم‌عمق‌تر، مجدداً وارد چرخه آب شوند [mepa website, 2001].

با این همه، اغلب ضایعات در اقیانوس‌ها به سرعت رقیق شده و اثرات زیان‌آور اندکی را به صورت محلی برجای می‌گذارند. این امر منوط به آن است که اجزای سازنده ضایعات چنان باشند که مواد آلاینده آن‌ها بعداً قابلیت تجزیه، خنثی شدن و یا در غیر این صورت قابلیت تبدیل در طی فرآیندهای میکروبیولوژیکی را داشته باشند. بایستی در نظر داشت که سرعت تأثیر این فرآیندها با توجه به ماهیت شیمیایی، بیولوژیکی و سمی بودن ضایعات تعیین می‌شود/کریاسی و همکاران، ۱۳۷۶/.

شمای کلی از سرانجام زایدات پس از تخلیه در سطح دریا، در شکل شماره (۱-۱) نشان داده شده است. اجزاء فرار زایدات به سرعت از سطح آب تبخیر و مواد شناور زایدات مانند نفت و کف در سطح آب باقی می‌مانند که به وسیله باد و جریان‌های دریایی به مکان‌های دورتر برده می‌شوند و

شکل (۱-۱) : شمای کلی از سرانجام زائدات دفع شده در دریا

۱-۴- جلوگیری از آلودگی دریا در حقوق بین الملل

بحث در مورد حمایت از محیط زیست دریاها و اقیانوس ها در حقوق بین الملل، موضوع نسبتاً جدیدی محسوب می شود. در واقع در همین قرن بیستم بود که انسان به اهمیت محیط زیست و پیوستگی تمام اجزاء آن به یکدیگر پی برد. پرواضح است که از این دیدگاه، هوا، اقیانوس، رودخانه ها و حیات وحش نمی توانند براساس مرزهای موجود به اجزاء جداگانه و منفک تقسیم شود. آلودگی و دیگر صدمات زیست محیطی قطع نظر از حاکمیت دولت ها و حدود و ثغور آن پدید می آید و مفید این معنا است که حمایت از محیط زیست باید لزوماً بین المللی باشد.

آلودگی دریا یک موضوع تقریباً دائمی است. اگر چه تلاش های اولیه برای قاعده مند سازی آن ناموفق بوده است. اولین تلاش ها برای جلوگیری از آلودگی دریاها و آب های ساحلی در اوایل قرن حاضر، از طریق وضع قوانین ملی و به طور یکجانبه صورت گرفت. ولی نخستین کوشش بین المللی برای ایجاد هماهنگی بین دولت ها در مبارزه با این مسأله در دهه ۱۹۲۰ تحقق یافت که با بی توجهی جهانیان نسبت به فوری بودن و تقدم مسأله مواجه گردید و به بوتۀ اجمال افکنده شد.

در سال ۱۹۲۶، کنفرانس بین المللی در واشنگتن به دعوت ایالات متحده آمریکا برای بررسی و ارائه پیشنهاداتی در زمینه آلودگی دریاها و تدوین پیش نویس کنوانسیون برای محدود نمودن تخلیه نفت و گاز در دریا، تشکیل شد. اما این کنوانسیون ره به جایی نبرد و هرگز برای امضای دولت ها مفتوح نشد. طرح دوم که در سایه حمایت جامعه ملل در سال ۱۹۳۵ آماده شد، حاوی همان موارد قانونی بود اما باز هم نتوانست مورد پذیرش قرار گیرد، تا اینکه در سال ۱۹۵۴، اولین قرارداد در خصوص آلودگی دریاها، یعنی "کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا توسط نفت"^۱ در

تاریخ ۱۲ می ۱۹۵۴ در لندن با اصلاحات ۱۹۶۲ و ۱۹۶۹ امضاء شد. کنوانسیون مزبور در نوع خود، قدم مثبت و قابل توجهی محسوب می شد و تخلیه مواد آلوده نفتی را توسط تانکرهاي نفتکش در شعاع ۵۰ مایلی ساحل ممنوع می کرد و مجازات هایی علیه تخلیه غیرمجاز پیش بینی نموده و از

^۱ - International Convention for the Prevention of Pollution of the sea by Oil

کشورهای عضو می‌خواست که برای تانکرهای نفتکش، دفترچه‌هایی مخصوص ثبت وقایع نفتی تهیه نمایند. کنوانسیون ۱۹۵۴ لندن به آرامی مورد تصویب دولت‌های جهان قرار گرفت و در ژوئیه ۱۹۵۴ به حد نصاب لازم الاجرائی رسید و بعدها در سال ۱۹۶۲ و ۱۹۶۹ اصلاحات تازه‌ای مانند افزایش دامنه شمول کنوانسیون و ابداع سیستم بار کردن روی باقیمانده قبلی برای کنوانسیون مزبور فراهم آورده شد. طبق تصمیمات کنفرانس لندن، مسئولیت اصلی اجرای کنوانسیون می‌بایست به عهده یک سازمان بین‌المللی واگذار می‌شد. در سال ۱۹۵۹ که سازمان بین‌المللی مشورت دریایی (IMCO)^۱ تشکیل گردید، این مسئولیت نیز بر عهده آن سازمان گذارده شد. سازمان مزبور در سال

۱۹۸۲ به سازمان بین‌المللی دریایی (IMO) تغییر نام یافت [Kiss, A., Shelton, D., 2004].

در کنفرانس اول حقوق دریاها (۱۹۵۸)، توجه زیادی به مسائل آلودگی نشد و فقط تعهدات عمومی دولت‌ها برای احتراز از آلوده کردن دریا توسط نفت و ضایعات رادیواکتیو در مواد ۲۴ و ۲۵ کنوانسیون دریایی آزاد درج شد. کنوانسیون ۱۹۵۸ در مورد دریاهای آزاد، کلیه کشورها را ملزم میدارد تا مقرراتی برای جلوگیری از آلودگی دریاها از طریق تخلیه نفت از کشتی یا خطوط لوله یا ناشی از بهره‌برداری و استخراج از بستر دریا و لایه زیرین آن تنظیم نمایند. همچنین مقرراتی برای جلوگیری از آلودگی دریاها ناشی از دفن زایدات رادیواکتیو، با در نظر گرفتن هرگونه استاندارد یا قوانینی که ممکن است از طریق سازمانهای بین‌المللی ذی صلاح تنظیم شود، وضع نمایند [Kiss, A., Shelton, D., 2004]. اما بعد از سال ۱۹۶۹، با توجه به گسترش روز افزون نگرانی نسبت به آلودگی محیط زیست دریایی، شبکه‌ای از قراردادهای وجود آمد.

جای بسی تأسف است که زمانی حمایت بین‌المللی از محیط زیست دریایی مورد توجه واقع شد که سوانح و تصادفات دریایی، تأثیرات سوء بسیاری را بر محیط زیست دریایی گذاشتند. در واقع حوادث تلخ زیست محیطی محرك اصلی نهضت حفاظت از محیط زیست دریایی بوده‌اند. مرگ جانداران دریایی در ابعادی گسترده و نتیجه نشت نفت خام از کشتی توری کانیون^۲ در ۱۸ مارس ۱۹۶۷، تخریب و آلودگی سواحل و آب‌های کانال «سانت‌آباربارا»^۳ بر اثر نشت نفت از سکوی نفتی کمپانی یونیون در اوایل ۱۹۶۹، تصادم میان کشتی پاسیفیک گلوری و آلجرو در اکتبر ۱۹۷۰، قضیه کشتی المپیک برآوری در ژانویه ۱۹۷۶، سانحه کشتی آموکادیز^۴ در مارس ۱۹۷۸ و آلودگی وسیع سواحل فرانسه بر اثر آن و سانحه ایکس‌تاک^۵ در خلیج کامپیج^۶ واقع در خلیج مکزیک دولت‌ها را بر آن داشت که از سرسختی دست بردارند و به سویی اتخاذ تدابیر بین‌المللی مناسب برای مبارزه با

^۱ - Inter-Governmental Maritime Consultative Organization

^۲ - Torry Canyon

^۳ - Santabarbara

^۴ - Amoco Cadiz

^۵ - Ix-toc

^۶ - Compechi

آلودگی گام بردارند. به ویژه آنکه با تشکیل کنفرانس جهانی استکهلم (ژوئن ۱۹۷۲) نگرش جدیدی در مورد محیط زیست به نام حقوق بشر ایجاد شد. در واقع متعاقب کنفرانس استکهلم، (که مقررات آن جهان شمول است) بود که تکالیف دولت ها در حقوق بین الملل درخصوص جلوگیری از آلودگی در بسیاری از کنوانسیون های چندجانبه پذیرفته شد.

در واقع افزایش در میزان آگاهی زیست محیطی عمومی و ضرورت اقدام بین المللی مؤثر و دقیق در حفاظت از محیط زیست دریایی، به همراه حادثه نفتکش توری کانیون که بیش از ۱۰۰ هزار تن نفت خام را وارد کانال انگلیس کرد و جزرومدهای سیاه و آسیب های فراوانی به سواحل فرانسه و انگلستان وارد نمود، منجر به ملاحظات و بررسی های بیشتر مشکلات آلودگی محیط زیست دریایی در سطح منطقه ای و جهانی گردید. بلافاصله پس از این فاجعه، مجمع عمومی سازمان ملل، مصوبه ۲۴۱۴ را در زمینه "همکاری بین المللی در مورد مسائل مربوط به اقیانوس ها" تصویب نمود و از کشور های عضو و سازمان های

بین المللی دعوت نمود تا روند اتخاذ موافقت نامه های بین المللی در زمینه جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی را بهبود بخشند. [Kiss, A., Shelton, D., 2004].

در ۲۱ دسامبر همان سال، مجمع عمومی از دبیر کل درخواست نمود که آلودگی دریاها را به دلیل گسترش استفاده از بستر دریاها مورد مطالعه و بررسی قرار دهد. دو سال بعد، مجمع عمومی در توصیه ای در زمینه روش های مؤثر برای جلوگیری و کنترل آلودگی دریا، از دبیر کل درخواست نمود تا یک بازنگری در زمینه مواد خطرناک تاثیرگذار بر اقیانوس ها و فعالیت های کشورهای عضو و آژانس های بین المللی در رابطه با پیشگیری و کنترل آلودگی دریا انجام دهد و نیز دیدگاه های کشورهای عضو را در زمینه امکان پذیری تصویب یک پیمان بین المللی در مورد این موضوع، جویا شود [Kiss, A., Shelton, D., 2004].

در طول این دوره، تلاش های جهانی بر دستیابی به راه حلی برای مسائل ناشی از حوادث مولد آلودگی جدی دریایی تمرکز یافته بود.

ساحه توری کانیون، خود مشکل حل دعوی در مورد غرامت و مسائل مربوط به مسئولیت پذیری را تحت حقوقی که بعد از آن به وجود آمدند، آشکار ساخت. در نتیجه، سازمان بین المللی دریانوردی پیش نویس دو کنوانسیون را در سال ۱۹۶۹ میلادی آماده نمود که یکی به مسئولیت مدنی برای جبران خسارات ناشی از آلودگی نفتی "کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی خسارات ناشی از آلودگی نفتی"، ۱۹۶۹^۱ و دیگری به مداخله در دریای آزاد در موارد حوادث آلودگی نفتی،

¹ - International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage

"کنوانسیون بین المللی مداخله در دریاهای آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی، ۱۹۶۹" مربوط می‌شود. [آقایی، بهمن، ۱۳۸۳].

این توافق نامه ها در سال ۱۹۷۱، با تصویب کنوانسیون که متعاقباً یک صندوق بین المللی برای جبران آسیب ناشی از آلودگی نفتی ایجاد می‌کرد، تکمیل گردیدند.

در سال ۱۹۷۲، کنفرانس استکهلم انگیزه جدیدی برای توسعه قواعد زیست محیطی بین المللی ایجاد نمود. بیانیته کنفرانس در برگیرنده یک اصل عمومی در زمینه آلودگی است که به موجب آن تخلیه مواد سمی یا دیگر مواد و انتشار گرما در مقادیر یا غلظتهایی که بیش از ظرفیت مجاز محیط زیست باشد و آن را زیان‌آور سازد بایستی متوقف گردد. بدین منظور که آسیب‌های جدی یا غیر قابل جبران به اکوسیستم‌ها تحمیل نشود. متعاقب این قانون کلی، اصل ۷ بیانیته به طور ویژه مسئله آلودگی دریا را با اعلام این مطلب که کشورها باید کلیه اقدامات ممکن برای جلوگیری از آلودگی دریاهای با موادی که قادرند خطراتی را برای سلامت انسان ایجاد کنند، به منابع زنده و حیات دریایی آسیب برسانند، به مطبوعیت دریا آسیب وارد کرده یا با دیگر کاربری‌های قانونی دریا تداخل پیدا کنند، به عمل آورند، مورد توجه قرار می‌دهد. به علاوه، در پیشنهادات برنامه عمل استکهلم، به مسئله آلودگی دریا پرداخته شده است که اکثراً اقداماتی در زمینه تحقیقات علمی و پایش وضعیت محیط زیست می‌باشد و همچنین، کشورها ملزم شده‌اند تا از ابزار موجود برای مبارزه با آلودگی دریا بهره برده و قوانین ملی و بین‌المللی، برای جلوگیری از تخریب بیشتر محیط زیست دریایی وضع نمایند [Kiss, A., Shelton, D., 2004].

متعاقباً در ۲۹ دسامبر ۱۹۷۲ و قبل از پایان سال ۱۹۷۲، دولت‌های شرکت کننده در کنفرانس لندن، کنوانسیون مربوط به جلوگیری از آلودگی دریایی به وسیله دفع (تخلیه) مواد زائد و دیگر مواد را امضاء نمودند. اما مهمترین کنفرانسی که درباره مسئله آلودگی دریاهای توسط نفت تشکیل شده، کنفرانس ۱۹۷۳ لندن است که منجر به انعقاد "کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (کنوانسیون مارپول، ۱۹۷۳)"^۱ گردید. هدف کنوانسیون مزبور، تمرکز بر کلیه آلودگی‌های ایجاد شده از طریق کشتی‌ها بود. [آقایی، بهمن، ۱۳۸۳]. همان سال تصویب کنوانسیون مارپول، آغاز سومین کنفرانس ملل متحد در مورد حقوق دریاهای بود که اقدامات آن منجر به ایجاد "کنوانسیون سازمان ملل در مورد حقوق دریاهای"^۲ (۱۹۸۲) گردید. کنوانسیون حقوق دریاهای که قوانین آن معمولاً منعکس کننده حقوق بین الملل عرفی می‌باشد، یک چهارچوب قانونی کلی برای فعالیت‌های اقیانوسی فراهم می‌کند. حقوق فعلی دریاهای، در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای منعکس است که در ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ در مونته‌گوبی جامائیکا امضا و در ۱۶ نوامبر ۱۹۹۶ لازم الاجرا شد. اهداف

^۱ - International Convention Relating to Intervention On the High Seas In Cases of Oil Pollution Casualties

^۲ - International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

^۳ - 1982 Convention on the Law of the Sea

این کنوانسیون در تنظیم تمامی زمینه های مورد استفاده در تمامی اقیانوس ها، شامل حفاظت و حمایت از محیط زیست دریایی است.

باتوجه به وجود قراردادهای متعدد در زمینه آلودگی دریایی، کنفرانس سوم حقوق دریاها، نیازی به پیش بینی استانداردهای دقیقی برای آلودگی دریایی و طرح مسائل فنی و پیچیده ی مرتبط با آن احساس نمی کرد و به همین منظور این کنفرانس ضمن این که برای اولین بار تکلیف عمومی برای حفاظت و حمایت از محیط زیست دریایی (ماده ۱۹۲) در مقابل کلیه منابع آلودگی (مواد ۱۲ و ۲۰۷) تعیین کرد، تلاش خود را روی تعریف حقوق و تعهدات مربوط به صلاحیت قانون گذاری و اعمال آن ها توسط دولت ساحلی، دولت صاحب پرچم و دولت صاحب بندر متمرکز کرد [آقای، بهمن، ۱۳۸۴].

این کنوانسیون، حاکمیت کشور ساحلی را برای مبارزه با آلودگی در دریای سرزمینی مورد تصدیق قرار داده و همچنین صلاحیت آن را در منطقه انحصاری-اقتصادی مربوط به کنوانسیون نیز اعلان می دارد. به عبارت دیگر کنوانسیون مزبور، هیچ گونه مقررات جدیدی در زمینه مبارزه با آلودگی ندارد، اگرچه قوانینی برای حفاظت از منابع زنده دریایی وجود دارد. قوانین جامع این کنوانسیون، حفاظت و حمایت از محیط زیست دریایی را در بخش ۱۲ مدنظر قرار می دهد.

کلیه قراردادهای و معاهدات بین المللی و منطقه ای در مورد اقیانوس ها که از سال ۱۹۸۹ تصویب شده و حتی کنوانسیون تنوع زیستی، اصول کلی بیان شده در کنوانسیون حقوق دریاها را دنبال کرده و به بسیاری از آن ها اشاره می کند.

در سطح منطقه ای نیز تحول سریع و گسترده بوده است و چندین قرارداد مربوط به کلیه منابع آلودگی دریایی، در چارچوب واحدی منعقد شده است.

هشت کشور اروپایی، اولین کنوانسیون منطقه ای را که اختصاص به مسئله آلودگی دریا داشت، در تاریخ ۹ ژوئن ۱۹۶۹ در بن " موافقت نامه بن راجع به همکاری در زمینه آلودگی دریای شمال به وسیله نفت " امضا کردند. کشورهای عضو به روشنی نسبت به حادثه توری کانپون در سال ۱۹۶۷ واکنش نشان داده و ابزارهای همکاری را برای مبارزه با آلودگی در دریای شمال که به واسطه نفت ایجاد می شد، ابداع نمودند. دو سال بعد، دانمارک، فنلاند، نروژ و سوئد، یک توافقنامه منطقه ای دیگر درباره آلودگی منطقه ای دریا امضا کردند. در ۱۵ فوریه ۱۹۷۲، ۱۲ کشور اروپایی در اطراف اقیانوس اطلس یا دریای شمال، کنوانسیونی به نام کنوانسیون اسلو را درباره آلودگی دریا که در گذشته از آن چشم پوشی شده بود و به واسطه دفع مواد زائد از کشتی ها و هواپیماها صورت می گرفت، امضاء نمودند.

این توافقنامه فقط بخشی از اقیانوس اطلس و اقیانوس های قطبی را مدنظر قرار می داد و از دریای بالتیک و مدیترانه صرف نظر نمود. در همان منطقه دریایی، کنوانسیون دیگری به نام کنوانسیون

¹ -Convention for the Prevention of Marine Pollution from Land-based Sources, Paris, 1974

پاریس ۱ در تاریخ ۴ ژوئن ۱۹۷۴، توسط همان کشورهای اروپایی در زمینه جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از منابع موجود در خشکی امضا شد.

۲۲ مارس ۱۹۷۴، کنوانسیون هلسینکی در زمینه حفاظت از محیط زیست دریایی در منطقه دریایی بالتیک، پیشرفت دیگری را در زمینه مکانیسم‌های حقوقی بین‌المللی حفاظت از محیط زیست دریایی آغاز نمود. در این کنوانسیون برای اولین بار، هفت کشور ساحلی (دانمارک، فنلاند، آلمان سابق، لهستان، سوئد و اتحاد جماهیر شوروی) موافقت نمودند تا به طور جامع کلیه اشکال آلودگی دریایی را مدنظر قرار دهند.

کنوانسیون ۱۹۹۲ برای دریایی بالتیک، جایگزین کنوانسیون ۱۹۷۴ هلسینکی گردید. به طور مشابه، کنوانسیون ۱۹۹۲ پاریس به طور جامع، کلیه منابع آلودگی دریا که ممکن است بر دریای شمال و شمال شرق اقیانوس اطلس تاثیر بگذارند را قاعده مند ساخت و جایگزین کنوانسیون ۱۹۷۲ اسلو در زمینه جلوگیری از دفن مواد زائد و کنوانسیون ۱۹۷۴ پاریس در زمینه قاعده مندسازی جلوگیری از آلودگی‌های ناشی از خشکی گردید. کنوانسیون سوم که در سال ۱۹۹۲ تصویب شد، اگرچه تا حدودی کمتر توسعه یافته، اما دریای سیاه را مورد توجه قرار می‌دهد.

برنامه محیط زیست سازمان ملل، برنامه خود را برای "دریاهای منطقه‌ای" باهدف تدوین معاهداتی برای هر یک از مناطق مورد نظر آغاز نمود. این معاهدات هر کدام از یک کنوانسیون اصلی، پروتکل‌های الحاقی و برنامه‌های اجرایی برای توسعه منطقه تشکیل می‌شوند. اولین مورد از این معاهدات، به مسئله حفاظت از دریای مدیترانه در برابر آلودگی (کنوانسیون بارسلونا) می‌پردازد. معاهده اصلی شامل دو پروتکل است که همان روز امضا شده و یکی از آن‌ها، دفن مواد زائد از کشتی‌ها و هواپیماها و دیگری، همکاری در مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و دیگر مواد مضر در شرایط اضطراری را مورد توجه قرار می‌دهد. پنج پروتکل الحاقی، مربوط به آلودگی با منشا خشکی، مناطق به ویژه حفاظت شده دریای مدیترانه که با اسناد جدیدتر جایگزین شده، آلودگی ناشی از اکتشاف و استخراج از بستر دریا، و مربوط به آلودگی ناشی از انتقال فرامرزی مواد خطرناک، بعد از آن منعقد شده است. پروتکل مربوط به آلودگی ناشی از خشکی، در تاریخ ۷ مارس ۱۹۹۶ اصلاح شد و عنوان آن به "پروتکل حفاظت از دریای مدیترانه در برابر آلودگی ناشی منابع و فعالیت‌های مستقر در خشکی" تغییر پیدا کرد. متن اصلاح شده به فشارهای زیست محیطی رو به رشد ناشی از فعالیت‌های انسان در منطقه دریای مدیترانه بویژه ناشی از صنعتی شدن و شهرنشینی و نیز افزایش فصلی آلودگی سواحل به علت توریسم اشاره دارد.

کنوانسیون اصلی بارسلونا، توسط یک موافقت‌نامه در تاریخ ۱۰ ژوئن ۱۹۹۶، بازنگری و اصلاح شد و دامنه فعالیت آن به مناطق دریایی گسترش پیدا نمود و این کنوانسیون را با اصولی مثل اصل احتیاط، اصل پرداخت توسط آلوده کننده و اصل آگاهی عمومی تلفیق نمود. این موافقت‌نامه همچنین لزوم آماده‌سازی گزارش ارزیابی اثرات زیست محیطی و نیز تصویب مدیریت تلفیقی برای مناطق

ساحلي را نيز بر کنوانسيون اضافه نموده است. اصلاحيه‌ها نيز طرفين عضو را ملزم مي‌دارند تا گزارشات خود را در زمينه اجراي کنوانسيون ارائه دهند. در کل، کنوانسيون بارسلونا اساساً بازنگري شده و مسائل اخير در زمينه حقوق بين‌الملل محيط زيست را در نظر گرفته است.

ديگر درياهاي منطقه‌اي نيز به طور مشابه توسط معاهداتي تحت پشتيباني يونپ قاعده‌مند شده‌اند شامل خليج فارس و درياي عمان، آفريقاي غربي و مرکزي، جنوب شرق اقيانوس آرام، خليج عدن و درياي سرخ، منطقه کارائيب، اقيانوس هند و آفريقاي شرقي و اقيانوس آرام جنوبي که اکثر اين مناطق دچار آلودگي شديد هستند.

در اوایل سال ۲۰۰۲، هشت کشور آمريکاي مرکزي و غربي، آخرين کنوانسيون را براي يك درياي منطقه‌اي تصويب نمودند. کنوانسيون آنتی گوا^۱ براي همکاري در زمينه حفاظت و توسعه پايدار محيط زيست دريايي و ساحلي شمال شرق اقيانوس آرام شامل ابداعات چندي در زمينه مشکلات اصلي است که از حفاظت محيط زيست دريايي ناشي مي‌شود. اين کنوانسيون شامل اصولي از قبيل اصل احتياطي، اصل پرداخت توسط آلوده کننده، روش‌هاي ارزيابي اثرات زيست محيطي، شرکت مراجع محلي و جامعه مدني در تصميم‌گيري هايی که بر محيط زيست دريايي تأثير مي‌گذارد، و تهيه اطلاعات براي جامعه مدني و مراجع محلي درباره وضعيت محيط زيست دريايي منطقه مي‌باشد. عناصر جديد آن شامل تهيه توسعه مدیریت تلفيقي مناطق ساحلي و حوزه‌هاي مشترك آبي و تصويب يك رويکرد اکوسيستي براي مدیریت شيلات مي‌باشد. هسته اصلي کنوانسيون، نه تنها از اقدامات مؤثر براي جلوگیری، کاهش، کنترل و اصلاح اشکال مختلف آلودگي حمايت مي‌کند، بلکه حمايت اقدامات اثرگذار بر اصلاحات بيوفيزيکي محيط زيست دريايي، منجمله تغيير و تخریب زیستگاه‌ها نیز می باشد. اين کنوانسيون، نشان دهنده لزوم شناسايي و حفاظت از گونه‌هاي در معرض خطر گياهي و جانوري بوده و در برگيرنده قوانين خاص در زمينه فرسايش نواحي ساحلي است. در نتيجه با امضای معاهدات و قراردادهای چندجانبه و منطقه ای و دوجانبه فوق بسياری بر آن شدند که اين یک اصل حقوق بين الملل عرفی است که کشورها به محيط زيست و رای صلاحيت خود خسارت يا صدمه ای وارد نکنند [

Kiss,A.,Shelton,D.,2004/

امروزه بيش از ۱۳۰ کشور در برنامه درياهاي منطقه‌اي يونپ با يکديگر مساعدت و همکاري دارند. جزنيات کنوانسيون‌هاي منطقه‌اي، علي‌رغم وجود نقاط اشتراك، با هم اختلاف دارند. تمامی معاهدات، شرايط اضطراري را به دليل اهميتشان مورد توجه قرار مي‌دهند. کنوانسيون بارسلونا، هفت پروتکل دارد که آن را به دقيق ترين کنوانسيون ها تبديل می کند، در حاليکه کنوانسيون منطقه‌اي براي جنوب شرق اقيانوس آرام، دقيق‌ترين قوانين را در زمينه آلودگي ناشي از خشکي فراهم مي‌آورد. با گسترش حقوق بين‌الملل محيط زيست، تصديق شده است که معاهدات، دستورات را هم‌پوشاني مي‌کنند و حتی ممکن است براي قاعده‌مند ساختن يك منطقه جغرافيايي به کار روند. مناطق ساحلي ممکن است نه

¹ Antigua

تنها براساس مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و کنوانسیون های دریایی منطقه‌ای، بلکه مطابق کنوانسیون تنوع زیستی، کنوانسیون رامسر مربوط به تالاب‌ها، کنوانسیون میراث جهانی یونسکو و معاهدات و دیگر قوانین مربوط به آب‌های شیرین قاعده‌مند شوند. پیامد این امر، شبکه‌ای قابل توجه از حقوق و مؤسساتی است که همیشه با یکدیگر هماهنگ نیستند.

همان‌طور که در این بخش ملاحظه شد، حقوق بین‌الملل در سال‌های اخیر مطالب زیادی در مورد آلودگی دریایی به دست آورده است. صرف‌نظر از برنامه دریا‌های منطقه‌ای یونپ که هنوز کارهای زیادی برای انجام دارد، اکنون زمان تحکیم قواعد آلودگی فرا رسیده است. جامعه بین‌المللی باید روی سه مسأله تمرکز داشته باشد. اول، تلاش برای رسیدن کنوانسیون‌های موجود به مرحله لازم‌الاجرائی و افزایش تعداد دول تصویب‌کننده آنها. دوم، بهبود نحوه رعایت و اعمال قواعد بین‌المللی موجود و سوم، نیاز مبرم به افزایش نظارت بر کارایی قواعد موجود در کاهش آلودگی دریایی به منظور روشن کردن نواقص و در صورت لزوم اقدام به وضع مقررات جدید در سطح بین‌المللی.

۱-۴-۱- حق جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از دفع مواد زائد در حقوق بین‌الملل
چارچوب حقوقی جلوگیری از آلودگی دریاها ناشی از دفع مواد زائد و سایر مواد در حقوق بین‌الملل، شامل یک کنوانسیون جهانی و چندین کنوانسیون منطقه‌ای است که به شرح ذیل می‌باشند.

۱-۴-۱-۱- کنوانسیون لندن

اقدام بین‌المللی برای کنترل ریزش مواد زائد به آب دریا در اوایل دهه ۱۹۷۰ شروع شد (گرچه پیش از آن، کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد از دولتها خواسته بود که برای جلوگیری از آلودگی دریایی توسط زایدات مواد رادیواکتیو اقداماتی به عمل بیاورند ماده (۱) ۲۵). تاکنون اقدامات مزبور منجر به انعقاد کنوانسیون‌های در سطح جهانی و چند قرارداد منطقه‌ای شده است. کنوانسیون لندن کنوانسیون جهانی است که به منظور کنترل مؤثر کلیه منابع آلودگی دریایی و جلوگیری از آلودگی ناشی از دفع مواد زائد و دیگر مواد در دریا تصویب شد. کنوانسیون لندن در تعریف ریزش مواد زائد، آن را تخلیه عمده مواد زائد از کشتی‌ها و یا هواپیماها می‌داند. کنوانسیون لندن، تخلیه مرتبط با عملیات عادی کشتی‌ها یا هواپیماها را شامل تعریف مزبور نمی‌داند.

کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از تخلیه ضایعات و دیگر مواد، در ۲۹ دسامبر ۱۹۷۲ همزمان در لندن، مکزیکوسیتی، مسکو و واشنگتن امضا شد و اولین معاهده‌ای بود که مسئله آلودگی دریا ناشی از دفع و تخلیه مواد زائد و دیگر مواد را مورد توجه قرار داد. اصولاً در حقوق بین‌الملل محیط زیست، تأکید بر جلوگیری از آلودگی است. از همین رو کنوانسیون مذکور آشکارا، هدفی بازدارنده را تعقیب می‌کند که این مسئله هم در مقدمه و هم در دو ماده اول آن وارد شده است که دولت‌های عضو، باید کلیه اقدامات عملی را برای جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از تخلیه

ضایعات انجام دهند. اصل بنیادین کنوانسیون مذکور ممنوعیت تخلیه مواد معین یعنی (لیست سیاه) شامل ترکیبات ارگانوهالوژنها، جیوه و ترکیبات آن، ضرورت اجازه خاص قبلی برای دفع مواد حاوی مقادیر مشخصی از موادی همچون سرب، آرسنیک، مس، روی، سیانید، فلوراید، حشره کش و ترکیبات آنها و درخواست اجازه عام قبلی برای سایر مواد است. این امر بستگی به درجه خطری دارد که مواد برای محیط زیست دریایی ایجاد می کنند و در واقع مواد زائد در این معاهده، به سه دسته تقسیم شده اند.

در سال ۱۹۹۶ میلادی، پیرو تلاش ها و اقداماتی در سطح منطقه ای، پروتکل کنوانسیون لندن که لیست مواد زائد راجهت ممنوع کردن تمامی دفع ها به استثنای آن موادی که در ضمیمه ۱ مشخص شده اند و تنها می توانند با اخذ مجوز از مقامات صلاحیتدار عضو متعاقد، مطابق با ضمیمه ۲ دفع شوند، معکوس کرده است، در لندن منعقد شد [آقای، بهمن، ۱۳۸۴].

۱-۴-۲- کنوانسیون های منطقه ای

در تکمیل کنوانسیون های جهانی ذکر شده فوق تعدادی کنوانسیون منطقه ای وجود دارند که در زمینه ریزش مواد زائد، روشی مشابه کنوانسیون لندن دارند. همچنین برخی از آنها تحت مدیریت برنامه دریاهای منطقه ای یونپ قرار دارند و دارای اهداف مشترکی با کنوانسیون و پروتکل لندن هستند که ذیلاً به شرح مختصر هر کدام از آنها از نقطه نظر وجه اشتراك و اختلاف با کنوانسیون و پروتکل خواهیم پرداخت.

یک نمونه از این توافقات "کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی توسط ریزش مواد زائد از کشتی ها و هواپیماها مورخ ۱۹۷۲ (کنوانسیون اوسلو)^۱" می باشد. پروتکل کنوانسیون اوسلو برای ریزش مواد زائد نیز در ۲ مارس ۱۹۸۲ تصویب شد. پروتکل مزبور تعریف ریزش مواد زائد را اصلاح کرد و آن را شامل سوزاندن مواد زائد در دریا می داند و قواعدی را برای تعیین شرایط سوزاندن مواد زائد در دریا، ضمیمه کنوانسیون کرده است. نمونه دیگر، "پروتکل کنوانسیون مدیترانه برای جلوگیری از آلودگی دریایی مدیترانه توسط ریزش مواد زائد از کشتی ها و هواپیماها"^۲ مورخ ۱۹۷۶ میلادی می باشد که در تاریخ ۱۷ ژوئیه ۱۹۸۳ وارد مرحله لازم الاجرائی شد. صرف نظر از حوزه پوشش جغرافیایی، تفاوت بین کنوانسیون لندن با کنوانسیون اوسلو (که در واقع چند ماه پیش از کنوانسیون لندن منعقد شده است) و پروتکل مدیترانه نسبتاً اندک است. برای نمونه، اختلافات کوچکی در فهرست سیاه و خاکستری و ترتیبات اداری آنها وجود دارد.

^۱ - Convention for the Prevention of Marine Pollution by Dumping From Ships and Aircraft

^۲ - Protocol to the mediterranean Convention for the Prevention of the Mediterranean Sea by Dumping From Ships and Aircraft

روش فهرست معکوس، اولین بار در کنوانسیون منطقه ای دیگر یعنی کنوانسیون هلسینکی در مورد حفاظت از محیط زیست دریایی بالتیک، که نمونه ای دیگر از کنوانسیون های منطقه ای مرتبط با موضوع کنوانسیون لندن است معرفی شد، که تمامی دفع هارا از هر نوع به استثنای آنهایی که در ضمیمه ۵ مشخص شده اند، ممنوع می کند.

در واقع کنوانسیون بالتیک دارای روش نسبتاً متفاوت و جدی تری در زمینه ریزش مواد زاید است. ماده نهم آن ریزش کلیه انواع مواد زاید، غیر از پس مانده های لایروبی^۱ را منع می کند و تخلیه این نوع مواد زاید را، چنانچه محتوی مقدار زیادی از مواد مندرج در فهرست مواد سمی باشد، ممنوع می کند. برای موارد ریزش مواد زاید مجاز نیز بایستی اجازه قبلی کسب شود. کنوانسیون بالتیک، مثل کنوانسیونهای قبلی، مقرر می کند در صورتی که ریزش مواد زاید تنها راه احتراز از تهدید جان افراد و ایمنی کشتی باشد مجاز است. اکثر این کنوانسیون ها در يك شیوه به نام فهرست سیاه و خاکستری مشابه یکدیگر می باشند.

کنوانسیون ۱۹۹۲ پاریس در مورد حفاظت از محیط زیست دریایی شمال شرق آتلانتیک، روش مشابهی از طریق ممنوع کردن دفع همه زائدات یا دیگر مواد به استثنای مواد لایروبی و مواد خنثی با منشأ طبیعی یعنی مواد زمین شناختی، مواد پردازش نشده شیمیایی و جامد و اجزاء شیمیایی که بعید به نظر می رسد در محیط زیست دریایی منتشر شود دارد. همچنین زائدات شیلاتی ناشی از عملیات فراوری صنعتی ماهی نیز می تواند تحت این کنوانسیون دفع شوند (ماده ۲ و بند ۱ ماده ۳) و دفع هر کدام از موارد ذکر شده نیازمند اخذ مجوز از مقام صلاحیتدار می باشد (ماده ۴)

کنوانسیون منطقه ای ۱۹۷۸ کویت برای همکاری در مورد حمایت از محیط زیست دریایی از آلودگی (ماده ۵) و کنوانسیون منطقه ای ۱۹۸۱ آفریقای غربی درخصوص همکاری در حمایت و توسعه محیط زیست ساحلی و دریایی منطقه غربی و مرکزی آفریقای غربی (ماده ۶) حالت کلی تری دارند و فقط از دول عضو می خواهند که برای جلوگیری و تقلیل آلودگی ناشی از ریزش مواد زاید، اقدامات مقتضی را به عمل آورند و اطمینان حاصل کنند که قواعد پذیرفته شده بین المللی درباره ریزش مواد زاید رعایت شود. همچنین از زمانی که ریزش مواد زائد باعث بروز مشکلات خاصی در این منطقه شده است، پروتکلی به نام "پروتکل کنترل انتقالات برون مرزی و دفع مواد زائد خطرناک و دیگر زائدات در دریا" نیز توسط کشورهای سواحل خلیج فارس و دریای عمان منعقد و لازم الاجراء گشته است.

کنوانسیون های منطقه ای تحت توجهات و حمایت های منطقه یونپ نیز دولتهارابه اتخاذ اقداماتی جهت جلوگیری و کاهش آلودگی دریایی ناشی از دفع که توسط کشتی ها و هواپیماهای آنها حمل می شود،

فرا می خواند. مقررات جزئی تر و کامل تر این مسئله اولین بار در چارچوب کنوانسیون "حفاظت

¹ - Dredged Spoils

از دریای مدیترانه در مقابل الودگی" (کنوانسیون ۱۹۷۶ بارسلونا) ایجاد شد که توسط کنوانسیون "حمایت از منابع طبیعی و محیط زیست منطقه جنوب اقیانوس آرام" (کنوانسیون ۱۹۸۶ نومه آ) پیگیری و دنبال شد.

در خارج از چارچوب کنوانسیون‌های منطقه‌ای آلودگی دریاها، شورای سازمان همکاری اقتصادی و توسعه در سال ۱۹۷۷ طرحی برای مشورت چندجانبه و نظارت بر ریزش مواد زاید رادیواکتیو به دریا تصویب کرد. این طرح شامل وظایف زیر است: ایجاد رهنمودها و توصیه‌هایی در مورد مواد زاید رادیواکتیو توسط اعضای سازمان، روش مطلع کردن و مشورت درباره ریزش مواد زاید، نظارت بین المللی بر ریزش مواد زاید و ضبط و گزارش ریزش مواد زاید و.../ Imo Website, 2008.

اکنون سالهاست که کنوانسیون‌های مرتبط با ریزش مواد زائد و دیگر مواد به دریا شامل لندن، اوسلو، پروتکل مدیترانه و وارد مرحله لازم الاجرائی شده‌اند، ولی درباره تأثیرات عملی آنها مطلب چندانی نوشته نشده است. معه‌ذا به طور منطقی میتوان گفت که آنها منجر به تقلیل میزان ریزش مواد آلوده کننده قوی به دریاها شده اند. مسأله دیگری که باز هم بحث زیادی درباره آن نشده است، مشکل قسمتهای دارای تداخل در بین قواعد بین المللی فوق الذکر است ؛ که به هر حال در عمل مشکلات زیادی ایجاد نمی‌کند.

۱-۴-۲- سایر کنوانسیون‌های مرتبط با کنوانسیون‌های لندن و پروتکل ۱۹۹۶ آن

کنوانسیون ۱۹۷۲ لندن و پروتکل آن جزو تعدادی از معاهدات بین‌المللی هستند که در حفاظت از محیط زیست دریاها و اقیانوس‌ها در برابر فعالیت‌های متعدد، مکمل یکدیگرند و دارای اهداف مشترکی می‌باشند. از زمان الزامی شدن کنوانسیون مذکور در سال ۱۹۷۵، کنوانسیون‌های جهانی و منطقه‌ای بسیاری برای حفاظت از محیط زیست اجرایی شدند. در خصوص هماهنگی اجرای کنوانسیون لندن با این معاهدات، چندین فعالیت بین‌بخشی در حال انجام است که عبارتند از:

- ایجاد و توسعه سیاست‌هایی که اعضا را در تضمین این که استراتژی‌های ملی مدیریت زایدات‌اشان، کلیه منابع آلودگی محیط زیست دریایی شامل دفع زایدات در دریا را تحت پوشش قرار می‌دهد مساعدت می‌نماید.

- ارتقاء جلوگیری از تولید زایدات در منبع و استفاده بهینه از رسوبات لایروبی شده دریا.
- توسعه مشاوره‌ها و توصیه‌های تحت پروتکل که مکمل مشاوره‌ها و توصیه‌هایی است که تحت دیگر توافق‌نامه‌ها ارتقاء گردیده است. برای مثال: کنوانسیون بازل درباره کنترل انتقال فرامرزی زایدات خطرناک و دفع آن (۱۹۸۹)، کنوانسیون مارپول، برنامه عمل جهانی یونپ برای حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر فعالیت‌های انجام شده در خشکی (۱۹۹۵) و برنامه دریاها منطقه یونپ.

- توسعه توافق‌نامه‌های همکاری با موافقتنامه‌ها و برنامه‌های فوق و انجام فعالیت‌های مشترک
[Imodocs Website, 2008].

در تمامی کنوانسیون‌ها و برنامه‌های جهانی و منطقه‌ای که ذیلاً بدان‌ها اشاره می‌گردد به نحوی مسئله حفاظت و حمایت از محیط زیست دریایی و جلوگیری و ممانعت از آلودگی ناشی از مواد زائد و دیگر مواد ذکر شده در ضمیمه کنوانسیون اعم از خطرناک یا غیرخطرناک مورد تأکید قرار گرفته است. در واقع جهانیان با تدوین و تصویب معاهدات پی‌درپی و گاه تکرار موضوعات یکسان در آن‌ها، به نحوی دیگر و از جنبه‌هایی دیگر، سعی در ایجاد چارچوبی برای حفاظت جهان شمول از محیط زیست دارند. ذیلاً تعدادی از این برنامه‌ها و کنوانسیون‌های جهانی که دارای اهداف مشترکی با کنوانسیون و پروتکل لندن هستند را از نقطه نظر ارتباط آن‌ها با کنوانسیون و پروتکل به طور مختصر مورد بررسی قرار خواهیم داد.

- کنوانسیون نقل و انتقالات برون مرزی مواد زاید خطرناک و دفع آنها، بازل ۱۹۸۹.
- کنوانسیون سازمان ملل در مورد حقوق دریاها، مونته گوبی، ۱۹۸۲.
- کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها، مارپول ۷۸-۱۹۷۳.
- برنامه عمل جهانی درباره حفاظت از محیط زیست دریایی از فعالیت‌های مستقر در خشکی، یونپ، ۱۹۹۵.
- کنوانسیون آلاینده‌های آلی مقاوم، استکهلم، ۲۰۰۴.

ذیلا به شرح مرتبط ترین کنوانسیون ها با کنوانسیون و پروتکل لندن خواهیم پرداخت:

۱-۴-۲-۱ کنوانسیون بازل، ۱۹۸۹

اهداف کنوانسیون بازل در مورد کنترل نقل و انتقالات برون مرزی مواد زاید خطرناك و دفع آنها که در تاریخ ۲۲ مارس ۱۹۸۹ در شهر بازل کشور سوئیس تصویب و در تاریخ ۵ می ۱۹۹۲ لازم الاجرا گشت به قرار ذیل می باشند:

- کاهش نقل و انتقالات برون مرزی مواد زاید خطرناك و دیگر زایدات موضوع کنوانسیون بازل به يك حداقل ثابت و دائمی و مدیریت این زایدات در يك رویه صحیح زیست محیطی.

- دفع مواد زاید خطرناك و دیگر زایدات تولید شده، تا حد ممکن نزدیک به منع تولید.
- کاهش و به حداقل رساندن تولید زایدات خطرناك هم از نظر کمیت و هم از جنبه کیفی.
- ممنوع ساختن حمل مواد زاید خطرناك با کشتی، به کشورهای که دارای کمبود قانونی و ظرفیت و توانایی فنی و اداری لازم برای مدیریت و دفع این مواد با روش صحیح زیست محیطی می باشند.

• کنوانسیون لندن و کنوانسیون بازل

کنوانسیون بازل، کنترل نقل و انتقالات فرامرزی زایدات خطرناك و دفن آنها را در نواحی تحت حاکمیت ملی يك دولت یعنی هرگونه اراضی، ناحیه دریایی یا هوایی که در داخل آن يك دولت طبق حقوق بین المللی در رابطه با سلامت انسان و محیط زیست، مسئولیت اداری و انضباطی اعمال می نماید، تحت مدیریت داشته و هدف آن کاهش چنین نقل و انتقال هایی به حداقل، در جهت سازگاری با مدیریت صحیح و کارآمد زیست محیطی و زایدات خطرناك و اطمینان از اینکه کنترل فرامرزی و دفن زایدات خطرناك من جمله دفن در دریا نتواند در حیطه صادرات گرفتار شود یعنی صادرات مواد به منظور دفع در کشورهای دیگر می باشد.

مسأله انتقال فرامرزی زایدات، از دهه ۱۹۸۰ توسط چندین سازمان بین المللی مورد توجه قرار گرفته است. در ژوئن ۱۹۸۶، شورای سازمان توسعه و همکاری اقتصادی تصمیمی گرفت که در آن از اعضا خواسته شد تا انتقال زائدات خطرناك به يك مقصد نهایی در يك کشور غیر عضو را، بدون رضایت آن کشور و بدون آنکه زایدات به يك تجهیزات مناسب برای دفع هدایت گردند، ممنوع نمایند.
انتقال فرامرزی زایدات همچنین توسط کنوانسیون ۱۹۷۲ لندن مدنظر قرار گرفت که به ترتیب منجر به صدور قطعنامه هایی در سال های ۱۹۸۶، ۱۹۹۰ و ۱۹۹۱ گردید. برای مثال قطعنامه شماره (۱۰) ۲۹ درباره صادرات زایدات برای دفن در دریا پیشنهاد می کند که طرفین متعهد، زایدات را برای دفن در دریا صادر نکنند. بویژه آن هایی که در ضمیمه ۱ و ۲ کنوانسیون می باشند، مگر اینکه هم دلایل

اجباري براي چنين صادراتي وجود داشته باشد و هم مدرک واضحي مبني بر اينکه زایدات بر طبق شرایط کنوانسیون لندن دفع خواهند شد. دیگر پیشنهادات طرفین متعهد منجر به پذیرش کنوانسیون ۱۹۸۹ بازل گردید.

تقریباً کلیه زایدات طبقه‌بندی شده تحت عنوان مواد زائد خطرناک در ضمیمه ۱ کنوانسیون بازل، از دفع در دریا تحت کنوانسیون لندن ممنوع شده‌اند.

ماده ۶ پروتکل لندن نیز به صراحت صادرات را چنين تعريف مي‌کنند:

طرفین متعهد نباید اجازه صادرات مواد زاید یا دیگر مواد را به دیگر کشورها برای دفن و سوزاندن در دریاها بدهند/Imo Website, 2008/. نتیجتاً این که اعضای کنوانسیون بازل، حتی اگر عضو کنوانسیون لندن نباشند، از طریق ضمیمه ۱ و کنترل نقل و انتقال زایدات خطرناک و دفن آنها منجمله در دریا به نوعی مفاد کنوانسیون لندن و پروتکل آن را اجرا می‌نمایند. نهایتاً از موارد بالا اینگونه مستفاد می‌گردد که برای اعضای کنوانسیون بازل نباید منعی در موافقت با پروتکل لندن، بجز تقویت سیاست‌هایشان برای اجرای کنوانسیون بازل و بالعکس وجود داشته باشد.

۱-۴-۲- کنوانسیون مارپول، ۷۸-۱۹۷۳

کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا از کشتی‌ها (۷۸-۱۹۷۳) در سال ۱۹۷۳ با برگزاری کنفرانس بین المللی دریایی راجع به ایمنی نفتکش‌ها و جلوگیری از آلودگی دریا توسط سازمان بین المللی دریانوردی از ۱۸ اکتبر تا ۲ نوامبر ۱۹۷۳ به تصویب رسید. این کنوانسیون متعاقباً توسط پروتکل ۱۹۷۸، که در تاریخ ۱۹۸۸ به تصویب رسید، اصلاح گردید. پروتکل نسبت به کنوانسیون دارای مقررات محدودتر و سخت‌تری به منظور بازرسی و اعطای گواهینامه کشتی‌ها می‌باشد. این کنوانسیون، مهمترین کنوانسیون جهانی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از عملیات کشتی‌هاست که مواردی از قبیل طراحی و تجهیزات کشتی‌ها، ایجاد سیستم صدور گواهینامه‌ها و بازرسی‌ها را تحت پوشش قرار می‌دهد. و دول عضو بایستی به اندازه کافی تأسیسات دریافت برای دفع زایدات نفتی و شیمیایی را ایجاد نمایند.

این کنوانسیون، همچنین تمامی جنبه‌های فنی آلودگی ناشی از کشتی‌ها به استثنای دفع زایدات در دریا از طریق تخلیه را تحت پوشش قرار می‌دهد و تمامی کشتی‌ها از همه انواع آن را (یعنی هر نوع شناوری که در محیط زیست دریایی فعالیت داشته باشد مانند قایق‌های هیدروفیل، شناورهای هاورکرافت، شناورهای هیدروفویل و ...) شامل می‌شود. مفاد این کنوانسیون آلودگی ناشی از اکتشاف و استخراج از منابع بستر دریا را شامل نمی‌شود. تمامی منابع مختلف آلودگی تولید شده از کشتی‌ها. در ۶ ضمیمه کنوانسیون می‌باشند که به طور منظم، به روز می‌شوند. ضمام ۱ و ۲ کنوانسیون، شامل مواد شیمیایی و نفت الزامی هستند و ضمام ۳، ۴ و ۵ و ۶ در مورد مواد مضر بسته بندی شده، فاضلاب، زباله و آلودگی هوا هستند و غیر الزامی می‌باشند.

ضمیمه ۱ کنوانسیون، شامل مقرراتی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از نفت بوده و در تاریخ ۲ اکتبر ۱۹۸۳ لازم الاجرا گشته است.

این ضمیمه جریات معیارهای مربوط به دفع و الزامات جلوگیری از آلودگی ناشی از مواد شیمیایی نفت را شرح می‌دهد و بیشتر ادامه معیارهای تخلیه نفت مقرر شده در اصلاحیه ۱۹۶۹ کنوانسیون ۱۹۵۴ آلودگی نفتی می‌باشد. در کنار دستورالعمل‌های فنی این ضمیمه، مقررات مربوط به مناطق ویژه ای که نسبت به آلودگی نفتی آسیب‌پذیر و شکننده هستند را نیز شامل می‌شود و تخلیه نفت در قلمرو این مناطق با استثنائات جزئی به طور کامل ممنوع است [Imo Website, 2008].

ضمیمه ۲ کنوانسیون که در تاریخ ۶ آوریل ۱۹۸۷ لازم الاجرا شده است شامل مقررات کنترل آلودگی ناشی از مواد سمی مایع می‌باشد.

این ضمیمه معیارهای تخلیه و اقدامات لازم برای جلوگیری از آلودگی ناشی از مواد سمی مایع در موارد حجیم را شرح می‌دهد. مواد را به اجزاء کوچکتر تقسیم نموده، استانداردها و روش‌های عملیاتی را شرح می‌دهد. حدود ۲۵۰ ماده ارزیابی شدند و در لیست ضمایم کنوانسیون لندن قرار گرفتند. تخلیه یا دفع پسماندهای آن‌ها تنها در تأسیسات دریافت، و تا زمان تأمین شرایط و غلظت‌های معین و حد مجاز، اجازه داده می‌شوند (که با دسته‌بندی مواد متفاوت هستند). در هیچ موردی تخلیه پسماندهای حاوی مواد سمی مایع در ۱۲۰ مایلی نزدیک‌ترین سرزمین اجازه داده نخواهد شد و محدودیت‌های بیشتری برای مناطق ویژه به کار خواهد رفت [Imo Website, 2008].

ضمیمه ۳ کنوانسیون، شامل مقرراتی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از مواد مضر حمل‌شونده در دریا بصورت بسته بندی شده بوده و در تاریخ ۱ جولای ۱۹۹۲ لازم الاجرا گشته است. این ضمیمه حاوی الزامات عمومی برای صدور استانداردهای جزئی در مورد بازاریابی، بسته بندی، مستندسازی، حمل بار در کشتی، هواپیما، میزان محدودیت‌ها، استثنائات و اطلاعیه‌ها برای جلوگیری از آلودگی ناشی از مواد خطرناک می‌باشد و بایستی از طریق شماره گذاری کالاهای خطرناک دریا_____انوردی

بین المللی (IMDG)^۱ که به آلوده کننده دریایی اضافه شده اند اجرا بشود. اصلاحیه‌های این ضمیمه نیز در تاریخ ۱ ژوئن ۱۹۹۱ لازم الاجرا شده اند [Imo Website, 2008].

ضمیمه ۴ کنوانسیون که شامل مقرراتی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از پساب کشتی‌ها است در تاریخ ۲۷ سپتامبر ۲۰۰۳ لازم الاجرا گشته است.

ضمیمه ۵ هم حاوی مقرراتی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از زباله کشتی‌ها می‌باشد و در تاریخ

۳۱ دسامبر ۱۹۸۸ لازم الاجرا شده است. این ضمیمه که مربوط به انواع مختلف زباله می‌باشد، فاصله از خشکی برای بیرون ریختن کلیه انواع اصلی زباله و روشی را که طبق آن زباله‌ها بایستی

¹ - International Maritime Dangerous Goods

دفع شوند را مشخص می‌کند. الزامات این ضمیمه، در تعدادی از مناطق ویژه، جدی تر و محدودتر و اکیدتر می‌باشند. اما شاید مهمترین خصوصیت این ضمیمه منع دفع تمام فرمها و شکل های مواد پلاستیکی در دریا باشد [Imo Website, 2008].

ضمیمه ۶ کنوانسیون که شامل مقرراتی برای جلوگیری از آلودگی هوا از کشتی ها و شماره فنی (کد) ماده سمی مایع بوده و در تاریخ ۱۹ می ۲۰۰۵ لازم الاجرا شده است. این ضمیمه، شامل الزاماتی برای کنترل آلودگی هوا ناشی از کشتی ها مانند خروج مواد کاهش دهنده ازن، اکسید نیتروژن (NO_x)^۱، اکسید سولفور (SO_x)^۲، ترکیبات آلی - فرار (VOCs)^۳ و سوزاندن در کشتی می‌باشد. این ضمیمه همچنین الزاماتی را برای تأسیسات دریافت کننده زایدات ناشی از سیستم های پاک‌کننده، کیفیت نفت سوخت، برای سکوهاي ساحلي و دکل هاي حفاري و برای ایجاد مناطق کنترل خروج و انتشار SO_x ، ایجاد کرده است [Imo Website, 2008].

- کنوانسیون لندن و کنوانسیون مارپول:

کنوانسیون مارپل کلیه جنبه‌های فنی آلودگی ناشی از کشتی‌ها به جز دفن زایدات از طریق کشتی‌ها و آلودگی ناشی از بهره‌برداری و اکتشاف منابع معدنی بستر دریا را تحت پوشش دارد. در زمان تدوین پیش‌نویس کنوانسیون‌های لندن و مارپل، توجه دقیقی به تمایز میان تخلیه‌های عملیاتی از طریق کشتی‌ها (کنوانسیون مارپل) و دفن زایدات از کشتی‌ها (کنوانسیون لندن) شده است. ممنوعیت سوزاندن زباله‌ها در دریا تحت پروتکل لندن تأثیری بر سوزاندن زباله بر روی کشتی‌ها که تحت ضمیمه ۵ مارپل مجاز می‌باشد، ندارد. به شرطی که کلیه شرایط آن ضمیمه فراهم شده باشد.

در حال حاضر یکی از موضوعات مورد بحث تحت کنوانسیون لندن، بررسی حدود و مرزهای بین کنوانسیون لندن و ضمیمه ۵ مارپل می‌باشد. لذا جهت بررسی حدود دو کنوانسیون، گروه مکاتبه‌ای مشترکی بین کمیته آلودگی محیط زیست دریا و کنوانسیون لندن تشکیل شد که نتیجه، تداخل زیادی بین این دو کنوانسیون را اعلام کرده است. در این خصوص کار گروهی نیز تشکیل شده است که به طرح برخی از ابهامات موجود در خصوص حدود وظایف و مسئولیت‌ها در خصوص صدور مجوزهای تخلیه یا دفع موادی که طبق تعریف ضمیمه ۵ مارپل، زباله محسوب می‌شود، پرداخته است. از جمله اینکه مرجع صدور مجوز در چنین مواردی تعریف نشده است. بهر حال در خصوص تعاریف واژگان مشترك بين دو کنوانسیون و بویژه در مورد تفاوت رویکرد آن‌ها در خصوص کالاهای

¹ - Nitrogen Oxides

² - Sulphur Oxides

³ - Volatile Organic Compounds

فاسدشدنی و مدیریت این مواد شامل دفع و تخلیه آنها در دریا، شفاف‌سازی شده است و پیشنهاد شده است که ضمیمه ۵ از کنوانسیون مارپل مورد بازنگری قرار گیرد.

۱-۴-۳- کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲)

کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲)، از ۳۲۰ ماده و ۹ ضمیمه تشکیل شده است که تمامی موضوعات مربوط به اقیانوس‌ها و دریاها مثل تعیین مرز (حدود)، کنترل زیست محیطی، تحقیقات علمی دریایی، فعالیتهای تجاری و اقتصادی، انتقال تکنولوژی و حل و فصل دعاوی و اختلافات مربوط به مسائل اقیانوس‌ها را شامل می‌شود.

این کنوانسیون چهار منبع عمده آلودگی دریا را تحت پوشش قرار می‌دهد: آلودگی ناشی از فعالیت‌های منطقه، آلودگی ناشی از دفع، آلودگی ناشی از کشتی‌ها و آلودگی ناشی از اتمسفر (ماده ۲۰۷ تا ۲۰۲). این مقررات برای کلیه مناطق دریایی، نه تنها دریاهای آزاد بلکه مناطق تحت حاکمیت کشورهای ساحلی کاربرد دارد. این کشورها از طریق اقدامات متعدد بازدارنده و پیشگیرانه شامل وظیفه اخطار به کشورها در زمینه خطر قریب الوقوع آلودگی، وظیفه توسعه طرح‌های هماهنگ در خصوص بروز حوادث حوادث، وظیفه پایش ریسک‌های آلودگی و وظیفه ارزیابی اثرات بالقوه فعالیت‌های برنامه‌ریزی شده که ممکن است باعث آلودگی اساسی یا تغییرات قابل توجه در محیط زیست دریایی شوند، به دنبال مبارزه با آلودگی محیط زیست دریایی بوده و بایستی چنین ارزیابی‌هایی را با یکدیگر به اشتراک گذارند [Kiss, A., Shelton, D., 2004].

به طور کل حدود ۶۰ ماده از کنوانسیون (کل بخش دوازدهم (مواد ۱۹۲ تا ۲۳۷) و مواد پراکنده‌ای در سایر بخش‌ها) به حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی اختصاص داده شده است. بخش دوازدهم کنوانسیون به طور فراگیر، حفاظت از محیط زیست دریایی را مورد بحث قرار می‌دهد که الزامات کلی برای دولت‌ها و قواعد پایه‌ای را برای حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر منابع متعدد آلودگی مقرر می‌دارد/حبیبی، محمد حسن، ۱۳۸۶].

ماده ۱۹۲ بیان می‌دارد که کشورها، وظیفه‌ای عمومی برای حفظ و حراست از محیط زیست دریایی دارند. به نظر می‌رسد که نگرانی اولیه، جلوگیری از آلودگی باشد که در این ماده، از بین کلیه قوانین مربوط به آلودگی دریا، در ابتدا مورد توجه قرار گرفته است. در مقابل، عبارات مربوط به حفاظت از منابع بیولوژیکی دریا در آن بخش‌هایی از کنوانسیون گنجانده شده‌اند که هر یک از مناطق دریایی را قاعده‌مند می‌سازد.

کنوانسیون فقط اصول کلی مربوط به جلوگیری از آلودگی را بیان می‌دارد، مثل ماده ۱۹۴ که بیان می‌دارد کشورها باید به صورت فردی یا در صورت امکان، به صورت جمعی، کلیه اقدامات هماهنگ با کنوانسیون را که برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی از هر منبعی ضروری است، اتخاذ نمایند. کنوانسیون، برخی از اصول بیانیه استکهلم را نیز مجدداً مورد تأیید قرار

می‌دهد. برای مثال، ماده ۱۹۳ که اصل ۲۱ اعلامیه استکهلم را در مورد حق حاکمیت هر کشور در بهره‌برداری از منابع طبیعی، مطابق با سیاست‌های زیست محیطی خود تائید می‌کند. به طور مشابه، ماده ۱۹۵ کنوانسیون، وظیفه تشریح شده در اصل ۲۱ را برای کشورها به منظور احترام به محیط زیست دیگر کشورها، مورد تایید مجدد قرار می‌دهد.

کشورها بایستی با آلودگی محیط زیست دریایی، از هر منبعی که باشد، مبارزه کنند. همزمان، آن‌ها باید دقت نمایند تا از آلودگی در بین محیط‌ها خودداری نمایند، یعنی انتقال مستقیم یا غیر مستقیم آسیب یا خطرات از یک منطقه به منطقه دیگر یا یک نوع آلودگی به آلودگی دیگر.

کنوانسیون از تعریف کلاسیک آلودگی بهره می‌برد که می‌گوید آلودگی عبارتست "از ورود مواد یا انرژی به صورت مستقیم یا غیرمستقیم توسط انسان به محیط زیست دریایی، منجمله مصب‌ها، که منجر به اثرات زیان‌آور به صورت خطر برای منابع زنده و حیات دریایی، خطر برای سلامت انسان، جلوگیری از فعالیت‌های دریایی مثل ماهیگیری و دیگر استفاده‌های مشروع از دریا، نقص کیفیت برای استفاده از آب دریا و کاهش مطبوعیت شده یا احتمالاً سبب وقوع چنین اثراتی می‌گردد."

ماده ۱۹۶، دامنه تعریف را به گونه‌ای غیر منتظره از طریق الزام جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از "استفاده از فناوری‌ها" بدون مشخص کردن اینکه چه فناوری‌هایی مورد نظر است، گسترش می‌دهد. همچنین مانع از ورود عمدی یا تصادفی گونه‌ها، بیگانه یا جدید، به بخش خاصی از محیط زیست دریایی می‌شود که ممکن است باعث تغییرات قابل توجه و مضر در آن گردد.

همکاری بین‌المللی، هم به صورت منطقه‌ای و هم به صورت جهانی به صورت یک الزام ارائه شده که هدف آن تنظیم و تدوین قوانین و استانداردهای بین‌المللی و اقدامات و روش‌های توصیه شده می‌باشد. کشورها باید به طور پیوسته، خطرات و اثرات آلودگی را مورد پایش قرار دهند، به ویژه، آن‌ها باید اثرات هر گونه فعالیت‌هایی که مجوز آن را می‌دهند یا در آن دخالت دارند، به منظور تعیین اینکه آیا این فعالیت‌ها، احتمالاً باعث آلودگی محیط زیست دریایی می‌شوند یا خیر را تحت نظارت قرار دهند. نتایج بدست آمده از چنین نظارتی باید در اختیار دیگر سازمان‌های بین‌المللی قرار گیرد تا آن را به اطلاع کلیه کشورها برسانند. به علاوه کشورها باید اثرات بالقوه همه فعالیت‌هایی که باعث ایجاد آلودگی‌های اساسی می‌گردند ارزیابی نموده و نتایج این ارزیابی‌ها را اعلام کنند. همچنین کنوانسیون به عنوان عنصر نهایی برای این کشورها در چارچوب همکاری‌های بین‌المللی، همکاری با کشورهای در حال توسعه را در زمینه علوم و فناوری توسط سازمان‌های بین‌المللی پیش‌بینی می‌کند.

کنوانسیون براساس حق حاکمیت نسبت به مسائل آلودگی دریا، کشورها را به سه دسته تقسیم می‌کند: کشورهای صاحب پرچم، کشورهای ساحلی و کشورهای بندرگاهی.

یک جنبه مشترک در بین این سه نوع حق حاکمیت، الزام برای در نظر گرفتن یا تدوین و اجرای قوانین و استانداردهای مورد توافق بین‌المللی می‌باشد. در برخی موارد، کنوانسیون مزبور ملزم

می‌دارد قوانین و اقدامات ملی باید نسبت به قوانین، استانداردها و اقدامات و روش‌های توصیه شده بین‌المللی تاثیر کمتری داشته باشند، صرف نظر از اینکه قوانین، استانداردها و اقدامات توصیه شده بین‌المللی، قبل یا بعد از تصویب یا لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون حقوق دریاها وضع شده باشند، در نهایت، کشورها باید قوانین و مقرراتی تصویب نموده و دیگر اقدامات لازم برای اجرای قوانین و استانداردهای بین‌المللی قابل کاربرد وضع شده از طریق سازمان‌های بین‌المللی ذیصلاح یا کنفرانس‌های دیپلماتیک برای جلوگیری و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی از منابع مختلف را اتخاذ نمایند. خصوصیت غیر معمول این الزامات این است که وظیفه یک کشور برای اتخاذ قوانین و مقررات مطابق با قوانین و استانداردهای بین‌المللی، به تصویب موافقت‌نامه ویژه مربوط به آن یا حضور واقعی آن در تصویب یک قانون یا استاندارد بستگی ندارد و کافی است که قوانین و استانداردهای بین‌المللی به صورت عمومی مورد پذیرش قرار گیرند این فرایند تحت کنوانسیون حقوق دریاها تدوین و هماهنگ می‌شود که قوانین و استانداردهای لازم برای حفاظت از محیط زیست دریایی است [Kiss,A.,Shelton,D.,2004/

- کنوانسیون حقوق دریاها و کنوانسیون لندن:

کنوانسیون لندن و کنوانسیون‌های منطقه‌ای دارای روش سنتی از لحاظ صلاحیت‌های اعمال مقررات ریزش مواد زاید هستند. البته، کنوانسیون لندن مقرر کرده است که پس از انعقاد کنفرانس سوم حقوق دریاها، امکان دارد روش‌های جدی‌تری را اتخاذ کند. در عمل این حالت به وجود آمده است. ماده ۲۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ به دولت ساحلی حق می‌دهد که قوانین، مقررات و اقداماتی را برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از ریختن زباله وضع و اعمال کند. این قواعد، مقررات و اقدامات ملی کشورها حداقل بایستی به اندازه قواعد بین‌المللی مؤثر باشند و ریزش مواد زاید را نه تنها در دریای سرزمینی، بلکه منطقه انحصاری اقتصادی و بر فراز فلات قاره کنترل کند. نحوه بیان ماده ۲۱۰ حاکی از آن است که تنها مسأله حق نیست، بلکه حتی برای چنین اقدامی تکلیفی بر عهده دولت‌ها گذاشته شده است. بعلاوه، ماده ۲۱۰ از دولت‌ها می‌خواهد که در قوانین خود، ریزش مواد زاید توسط کلیه کشتی‌ها در مناطق دریایی آن دولت و نیز توسط کشتی‌های خودش در همه نقاط را منوط به صدور جوازهای ذیربط کنند. این قواعد نیز نباید ضعیف‌تر از قواعد و استانداردهای جهانی باشد. اولاً اجرای کنوانسیون لندن به معنی اجرای ماده ۲۱۰ کنوانسیون مزبور می‌باشد و ثانیاً کنوانسیون لندن و پروتکل آن قوانین و استانداردهای موضوع ماده را ارائه می‌نمایند. آن اعضایی از کنوانسیون حقوق دریاها که هنوز عضو کنوانسیون لندن نشده‌اند یعنی در حال حاضر ۶۹ کشور، می‌توانند از طریق موافقت با پروتکل تأثیر بهتری در این الزام اولیه ببخشند. در مورد وضع استانداردهای ضدآلودگی توسط دولت صاحب پرچم کنوانسیون ۱۹۸۲ تعهدات مندرج

در کنوانسیون‌های بین‌المللی را به طور غیرمستقیم بر عهده دولت‌هایی که ممکن است عضو کنوانسیون‌های مزبور هم نباشند، می‌گذارد. گرچه همان روش مبهم درباره مفهوم «مقررات بین‌المللی» و تأثیر نامطلوب آن در تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲ و کنوانسیون‌های بین‌المللی جلوگیری از ریزش مواد زائد به دریا در اینجا هم به چشم می‌خورد.

کشورها همچنین نسبت به اجرای چنین قوانین و مقرراتی، مطابق با ماده ۲۱۶ کنوانسیون حقوق دریاها (اجرا در ارتباط با آلودگی به وسیله زباله) متعهد خواهند شد. ماده ۲۱۶ در ارتباط با اجرای قوانین و مقررات وضع شده مطابق با این کنوانسیون و ضوابط و استانداردهای بین‌المللی قابل اعمال مقرر شده از طریق سازمان‌های بین‌المللی صلاحیت داریا کنفرانس‌های دیپلماتیک مرتبط با آلودگی ناشی از دفع مجدداً روی حاکمیت دولت‌های ساحلی در محدوده آبهای دریای سرزمینی، منطقه انحصاری اقتصادی یا فلات قاره تأکید کرده و همچنین اضافه می‌کند که دولت صاحب پرچم نیز دارای حق حاکمیت در مورد کشتی‌های حامل پرچم ویا هواپیماهای ثبت شده در آن کشور می‌باشد و در آخر هر کشور دیگر می‌تواند در پاسخ به عمل بارگیری زائدات یا دیگر مواد که در محدوده قلمرو آن یا در پایانه‌های ساحلی آن انجام می‌شود، حاکمیت را اعمال کند.

در ضمن وقتی يك کشور مطابق با این ماده قبلاً شروع دادرسی کرده، هیچ کشور دیگری موظف به شروع دادرسی به موجب این ماده نخواهد بود.

آنها همچنین نسبت به اجرای چنین قوانین و مقرراتی، مطابق با ماده ۲۱۶ کنوانسیون حقوق دریاها (اجرا در ارتباط با آلودگی به وسیله زباله) متعهد خواهند شد. طبق ماده ۲۱۶ کنوانسیون مذکور با توجه به اینکه تا تاریخ ۵ ژوئن ۱۹۹۹، تنها ۷۷ کشور از ۱۴۵ کشور متعاقد کنوانسیون حقوق دریاها، عضو متعهد کنوانسیون لندن نشده اند، این مورد دستاورد مهمی درخصوص جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از دفع مواد زائد می‌باشد /پورنوری، منصور، ۱۳۸۵ و آقایی، بهمن، ۱۳۸۴/.

در حقیقت مدیریت زائدات نیازمند آن است که کنوانسیون لندن و سایر کنوانسیون‌ها و توافق‌نامه‌ها (جهانی و منطقه‌ای) به صورت هماهنگ اجرا شوند و راه حل برخورد با یک ماده زائد ویژه، تحت یک توافق‌نامه با شرایط دیگر توافقات سازگار باشد.

۱-۴-۳- کنوانسیون لندن و رویه قضایی

تصمیمات یا رویه قضایی دیوان بین‌المللی دادگستری می‌تواند سابقه، رویه و راهنمای اطراف دعوا و قضات به شمار آید، آن هم در صورت فقدان قاعده صریح حقوقی. البته این رویه یا سوابق برای تعیین مفهوم و حدود قلمرو حقوق بین‌الملل تأثیر بسزایی دارد. اصولاً قضات دیوان، به آرای گذشته خود متکی نیستند، اما طبیعی است که در موارد متعدد، تحت تأثیر آرا و احکام قبلی خود

قرار می‌گیرند و از این جهت، آرای قبلی دیوان به طور غیرمستقیم در اخذ تصمیمات دیوان مؤثر است. /ضیائی، بیگدلی، ۱۳۸۵/

رویه قضیه مربوط به ریزش مواد زائد و دیگر مواد در دریا به قضیه آزمایشات هسته‌ای فرانسه و اختلافات استرالیا و نیوزیلند علیه فرانسه در سال‌های ۱۹۷۴ و ۱۹۹۵ میلادی برمی‌گردد. این قضیه مربوط به زمانی می‌گردد که دولت فرانسه، تصمیم به آغاز برنامه هسته‌ای خود گرفت. اولین آزمایش هسته‌ای فرانسه در الجزایر اجرا شد، ضمناً فرانسه ۱۷ آزمایش هسته‌ای در سراسر زمین صحرای و قبایل از انتقالات برنامه‌ها آزمایش‌های هسته‌ای به جنوب اقیانوس آرام اجرا نمود. طبق ادعای فرانسه آزمایشات در امنیت کامل برقرار گردید. لیکن استرالیا و نیوزیلند طی تسلیم دادخواست‌های جداگانه‌ای به دیوان دادگستری بین‌المللی ادعا نمودند که آزمایش‌های هسته‌ای فرانسه در اقیانوس آرام سبب ریزش رادیواکتیویته شده که نقض فاحش حاکمیت این دو کشور و همچنین نقض حقوق بین‌الملل را در پی داشته و صدمات زیست‌محیطی را سبب می‌شود. بر این اساس استرالیا و نیوزیلند از دیوان صدور دستور موقت آزمایشات هسته‌ای فرانسه را درخواست نمودند.

در دادخواستی که توسط استرالیا ارائه گردید به موارد ذیل اشاره شد:

- به جای ماندن مواد رادیواکتیویته بر سرزمین و انتشار آن در فضای استرالیا بدون رضایت این کشور بوده که نقض حاکمیت استرالیا را در پی دارد.

- صدمات غیر قابل جبران زیست‌محیطی از قبیل: آلودگی خاک، آب، رودها، اقیانوسها، نباتات، تأثیرات نامطلوب بر انبای بشر و حیوانات و نیز تغییرات اقلیمی، بوده است.

- به آلودگی دریاهای آزاد که منجر به نقض فاحش آزادی دریاهای آزاد می‌گردد، اشاره گردید.

- همچنین استرالیا با تأکید بر اصل ۲۱ اعلامیه استکهلم مبنی بر حقوق حاکمیت کشورها از نظر استخراج منابع خود، مطابق سیاست‌های زیست‌محیطی خود و مسئولیت تضمین یا کنترل فعالیت‌های داخل قلمرو خود به نحوی که صدمه‌ای به محیط زیست کشورها یا مناطق ماوراء قلمرو آنها وارد نکند، جهت اعمال در این قضیه و اشاره به قضیه کانال کورفو، ادعا می‌نماید که فرانسه با توجه به "وظیفه حسن همجواری" و "قواعد مسئولیت دولتها"، با انجام آزمایشات هسته‌ای، حاکمیت استرالیا را نقض کرده است. بنابراین استدلال اصلی استرالیا مبتنی بر ادعای نقض حاکمیت بود تا صدمات زیست‌محیطی.

نیوزیلند نیز طی دادخواستی به موارد ذیل اشاره کرد:

- خطرات ناشی از رادیواکتیویته بر مردم، حیوانات و به ویژه گونه‌های مهاجر و ورود آلودگی پایدار بر سرزمین نیوزیلند و همچنین حریم هوایی و دریایی و خاکی آن.

- صدور دستور موقت با توجه به نتایج آزمایش های هسته ای وارد بر محیط زیست و اهمیت حفاظت از منابع دریایی به عنوان عنصر اصلی امرار معاش مردم منطقه اقیانوس آرام جنوبی

- تأکید بر کنوانسیونها و اعلامیه های موجود در رابطه با محیط زیست به ویژه اعلامیه استکهلم.

در این مبادی، استرالیا و نیوزیلند تقاضای صدور دستور موقت از دیوان می نمایند که این مسأله از نقطه نظر حمایت از محیط زیست قابل توجه است.

از طرفی کشور فرانسه در رد ادعای استرالیا و نیوزیلند اظهار نمود که:

- عضو معاهده منع آزمایش سلاحهای هسته ای در اتمسفر، در فضای خارجی و زیر آبی (۱۹۶۳) نمی باشد.

- براساس اصل حاکمیت، مندرج در ماده ۲ منشور سازمان ملل (که در موضوعاتی که در صلاحیت و حاکمیت داخلی هر کشور می باشد، اجازه دخالت نمی دهد) اظهار نمود که باتوجه به وقوع آزمایشات اتمسفری در خاک فرانسه، این موضوع در صلاحیت داخلی این کشور می باشد.

- به حق دفاع مشروع به عنوان صفت مشخصه حق حاکمیت، تصریح شده در ماده ۵۱ منشور سازمان ملل اشاره نموده و اذعان می دارد که این کشور حق و مسئولیت توسعه نیروی بازدارنده هسته ای را به نام دفاع از خود دارد.

- از آنجایی که دادگاه به منظور حل مجادلات موجود بین کشورها فراخوانده شده، در حالیکه فرانسه به آزمایشات اتمسفری خود در جنوب اقیانوس آرام خاتمه داده، بنابر این زمینه ای برای مجادله باقی نمی ماند.

در نتیجه استدلال های ارائه شده در طی جلسات استماع، در ۲۲ ژوئن ۱۹۷۳، دیوان براساس اساسنامه خود، اقدام به صدور دستور موقت نمود. مبنی بر اینکه دولت فرانسه باید از آزمایشات هسته ای که باعث برجای ماندن ریزشهای رادیواکتیویته در سرزمین خواهان می گردد، خودداری نمایند.

رای دادگاه :

نهایتاً "رای ۱۹۷۴ به صورت جداگانه ای برای دو قضیه (استرالیا - فرانسه و نیوزیلند - فرانسه) از طرف دادگاه صادر گردید. در خلاصه رای نیوزیلند-فرانسه، دیوان بیان کرد که از آنجایی که هدف اصلی و نهایی نیوزیلند، خاتمه دادن به این آزمایشات است و فرانسه از طرق مختلف، همچون کنفرانس مطبوعاتی رئیس جمهور، سخنرانی وزیر امور خارجه در مجمع عمومی سازمان ملل، مصاحبه تلویزیونی وزیر دفاع و ... قصد خود را مبنی بر قطع این آزمایشات اعلام نموده است. لذا هدف و قصد نیوزیلند به انجام رسیده است، پس به این صورت، ماهیت دعوا از بین رفته و ادعای

نیوزلند را در این قضیه بیش از این دارای موضوعیت ندانسته و به محض تسلیم حکم دستور موقت، منتفی می‌گردد.

اما دیوان فرصت این را پیدا نکرد که وارد ماهیت قضیه شود و نتیجتاً فرصت توسعه و شفاف کردن موضوع مسئولیت دولت‌ها در قبال صدمات محیط زیستی را نیافت و همچنین فرصت پرداخت به اصل مطرح شده در قضیه کانال کورفو، به عنوان یک مسئولیت غیرقراردادی در برابر دولت دیگر – یا یک تعهد نسبت به جامعه جهانی- را پیدا نکرد. با وجود این بعضی از مسائل و نگرانی‌های زیست‌محیطی در دفاعیات و بیانیات شفاهی در نظرات جداگانه قضات دیوان مطرح شده است. قاضی پترن^۱ در نظریه جداگانه خود این سنوال را مطرح می‌کند که آیا قاعده‌ای از حقوق بین‌الملل عرفی وجود دارد که بدان وسیله دولت‌ها را از ایجاد پسماندهای رادیواکتیویته بر سرزمین کشور دیگر از طریق انجام آزمایش‌های جوی منع کند.

برای پاسخ به این سنوال، قاضی پترن، رویه وجود دولت‌ها را مورد تجزیه و تحلیل قرار داد و به این نتیجه رسید که چنین قاعده‌ای وجود ندارد و چنین توضیح داد که مثال مربوط به چین در زمان انفجار یک بمب بسیار قوی در اتمسفر برای نفی هرگونه ادعا راجع به وجود چنین قاعده‌ای در حقوق بین‌المللی عرفی کافی است. او تلاش‌های انجام شده بر این منع آزمایش‌های هسته‌ای در جو را بیشتر اقدامات سیاسی تلقی می‌کند تا حقوقی که از چارچوب حقوق بین‌الملل در سال ۱۹۷۴ خارج می‌باشد.

از طرف دیگر، نظر مخالف قاضی دی‌کاسترو، منعکس‌کننده دیدگاه متفاوتی است. او به اصل لاضرر به عنوان اصل بنیادین حقوق بین‌الملل محیط زیست استناد می‌کند و همچنین به حکم مذکور در قضیه کانال کورفو و رأی داوری تریل اسملتر^۲ اشاره می‌کند. بر این مبانی، قاضی دی‌کاسترو در سال ۱۹۷۴ امکان وجود قاعده‌ای از حقوق بین‌الملل عرفی را مورد شناسایی قرار می‌داد که انتشار گازهای سمی و خطرناک از سرزمین‌های مجاور را منع می‌کرد و بدین ترتیب متذکر می‌گردد که پسماندهای ناشی از ریزش مواد زائد رادیواکتیویته بر سرزمین دولت دیگر ممنوع و غیرقانونی می‌باشد. او به دنبال این مطلب می‌افزاید که قاعده موجود در اصل ۲۱ اعلامیه استکهلم یعنی منع آلودگی‌های فرامرزی تدوین‌کننده حقوق بین‌الملل عرفی است. به هر حال دیوان برای صدور دستور موقت به این نکته توجه می‌کند که فرانسه در طی مذاکرات دیپلماتیک بر سلسله گزارشات علمی استناد کرده بود که ریزش‌های اتمی حاصل از آزمایش‌های فرانسه برای سلامت مردم استرالیا خطری ایجاد نمی‌کند. در پرتو ملاحظات مذکور، دیوان راضی به صدور دستور موقت می‌شود. دیوان در این خصوص این چنین بیان می‌کند: «...به منظور حفظ حقوق ادعا شده به وسیله استرالیا در دعوی حاضر با توجه به رسوب حاصل از ریزش مواد رادیواکتیویته در سرزمین استرالیا، دیوان راضی به

¹ Petren

² Trail Smelter

صدور دستور موقت می‌شود.» صدور دستور موقت به صرف امکان ایراد صدمه به وسیله ریزش اتمی نشان‌دهنده حساسیت بسیار در پیشگیری از این گونه خسارت زیست‌محیطی می‌باشد. البته دیوان در مورد مسأله آلودگی دریای آزاد اقدامی را به عمل نیاورده است و چنین حکم می‌دهد که از اوضاع و احوال قضیه چنین به نظر می‌رسد که نیاز به صدور دستور موقت در جهت حمایت از سایر حقوق ادعا شده توسط استرالیا وجود ندارد. نتیجه اینکه در زمان قضیه آزمایش‌های هسته‌ای توسعه قابل ملاحظه‌ای در رویه دولت‌ها از طریق انعقاد معاهدات دوجانبه و چندجانبه در زمینه محیط زیست و به ویژه آلودگی ناشی از ریزش مواد زائد به وجود آمده است / موسوی، سیدفضل‌اله، ۱۳۸۵/.

فصل دوم:

چارچوب حقوقی

کنوانسیون جلوگیری از دفع

مواد زائد و دیگر مواد در

دریا (کنوانسیون لندن)

۲- چارچوب حقوقی کنوانسیون جلوگیری از دفع مواد زائد و دیگر مواد در دریا (کنوانسیون لندن)

۱-۲- سابقه کنوانسیون لندن

۱-۱-۲- تاریخچه

تا مدت‌ها تصور بر این بود که دریاها محل مناسبی برای دفع مواد زائد ناشی از فعالیت‌های انسانی می‌باشند. از ۲ قرن پیش و قبل از تصویب و لازم‌الاجراء شدن قوانین بین‌المللی یعنی کنوانسیون اوسلو برای محیط زیست دریایی شمال شرقی آتلانتیک در ۱۹۷۴ و کنوانسیون ۱۹۷۲ لندن برای آب‌های دریایی به غیر از آب‌های داخلی در سال ۱۹۷۵، در ارتباط با جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از این عمل، زائداتی نظیر لجن حاصل از عملیات تصفیه فاضلاب، پسماندها و زائدات ناشی از معدن‌کاو، لایروبی، خاکستر نیروگاه‌ها و دیگر زائدات بازیافت نشده، توسط کشورهای صنعتی در دریاها دفع می‌شده‌اند [Oceansatlas Website 2008]. به همین جهت، دفع این گونه مواد در دریاها رونق گرفت. به عنوان مثال، از ماه سپتامبر ۱۹۶۷ میلادی ۵ کشور اروپایی (بلژیک، آلمان فدرال، فرانسه، فنلاند و انگلیس)، ۱۱۰۰۰ تن محفظه حاوی زباله‌های رادیواکتیو را در اقیانوس اطلس تخلیه کردند. در ماه اوت ۱۹۷۰ ارتش ایالات متحده ۶۶ تن گاز خفه‌کننده بی‌مصرف را در فاصله ۲۸۰ مایلی ساحل فلوریدا در اقیانوس اطلس رها کرد. بتدریج با پدیدار شدن آثار سوء ناشی از این شیوه دفع مواد زائد، نظیر مرگ ۱۵۰ نفر در ژاپن، در اثر تغذیه ماهی‌هایی که مواد سمی وارد بدنشان شده بود، افکار عمومی جهانی متوجه یافتن راه‌هایی برای جلوگیری از دفع مواد و ایجاد این نوع از آلودگی دریایی شد.

در واقع در اوایل دهه ۱۹۷۰ میلادی مشخص شد که محیط زیست دریایی از توان محدودی جهت دربرگرفتن فرآورده‌های ناشی از فعالیت‌های صنعتی انسان برخوردار است و در بسیاری از کشورها نیاز به اتخاذ اقداماتی نه تنها برای ارزیابی مسأله بلکه برای کنترل آن، در سطح بین‌المللی احساس شد. پس از آن تعدادی کنفرانس بین‌المللی در زمینه جلوگیری از آلودگی دریایی برگزار گردید و کنوانسیون‌های چندجانبه‌ای در خصوص آلودگی دریاها از طریق ریختن مواد زائد در دریا به تصویب رسید. اولین بار کمیته مقدماتی کنفرانس استکهلم در سال ۱۹۷۱ میلادی، گروه کاری بین‌المللی (IWGMP)^۱ را در خصوص آلودگی دریایی ایجاد کرد. این گروه در اولین نشست خود در ژوئن ۱۹۷۱ در لندن پیشنهاد نمود یک موافقت‌نامه بین‌المللی در خصوص ریختن مواد زائد حمل شده از خشکی توسط کشتی‌ها تهیه و تنظیم گردد که متعاقباً نمایندگان سازمان ملل یک پیش‌نویس قانونی‌ای را در این زمینه ارائه و از اعضاء سازمان خواسته شد تا در خصوص این پیش‌نویس، نظرات خود را ارائه دهند.

^۱ - International Working Group Marine Pollution

نشست دوم گروه کاری بین‌المللی در نوامبر ۱۹۷۱ در اتاواي کانادا تشکیل شد که در آن نشست، بخشی از پیش نویس ماده های مربوط به ریختن مواد زائد در اقیانوس به تصویب رسید. جهت تهیه و آماده نمودن پیش نویس کامل این کنوانسیون، دولت ایسلند در آوریل در "ریک پاویک" اجلاس بین‌الدول در خصوص ریزش مواد در اقیانوس را ترتیب داد. در ریک پاویک قطعنامه ای بنا به درخواست گروه کاری به منظور ارائه پیش نویس متن صادر و گزارش اجلاس ریک پاویک برای بررسی بیشتر به کنفرانس استکهلم ارجاع گردید.

در تلاشی به منظور تصویب نمودن بخش‌های قابل ملاحظه اجلاس ریک پاویک، دولت بریتانیا، اجلاس فوق العاده بین‌الدول در خصوص ریختن مواد زائد در اقیانوس‌ها را در اواخر ماه مه ۱۹۷۲، تشکیل داد. نتایج این مذاکرات، به عنوان یک متمم به متن تهیه شده در اجلاس ریک پاویک به کنفرانس ۱۹۷۲ استکهلم فرستاده شد. در خلال کنفرانس محیط زیست بشر در استکهلم به سال ۱۹۷۲ میلادی، متن پیش نویس مورد بررسی قرار گرفت [London Convention Website, 2008].

در کنفرانس استکهلم به دولت‌ها توصیه شد که نسبت به انجام عمل دفع در اقیانوس‌ها و دریاها در هرجایی یا توسط هر شخصی در مناطق تحت حاکمیت آنها، کنترل‌های لازم را اعمال کرده و نسبت به بکارگیری و لازم‌الاجراء کردن هرچه سریع‌تر تمامی ابزار و دستورالعمل‌های مربوط به کنترل دفع (تخلیه) به دریا در اسرع وقت اقدام نمایند. بر این اساس بود که مقررات بین‌المللی در مورد جلوگیری از آلودگی دریایی از طریق دفع (تخلیه) در دریا مانند کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی از طریق دفع از کشتی‌ها و هواپیماها (کنوانسیون اسلو)، فوریه ۱۹۷۲ (که به ابتکار ۱۲ کشور اروپایی شکل گرفت)، برای محیط زیست دریای شمال شرقی آتلانتیک، منعقد و در سال ۱۹۷۴ لازم‌الاجراء گشت. کنوانسیون اسلو بعدها، با کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از منابع مستقر در خشکی (کنوانسیون پاریس) برای محیط زیست دریایی شمال شرقی اقیانوس اطلس ادغام شد. این کنوانسیون در اوائل سال ۱۹۹۸ لازم‌الاجراء گردید.

در واقع اولین سند مستقل در مورد دفع مواد زائد در دریا، همین کنوانسیون اسلو بود اما با توجه به اینکه کنوانسیون اسلو، منطقه ای بوده و عضویت در آن محدود به کشورهای اروپایی می‌شد، اندکی پس از آن متعاقب توصیه کنفرانس ۱۹۷۲ استکهلم در خصوص ریختن مواد زائد، دولت بریتانیا با مشورت دبیر کل سازمان ملل در لندن، کنفرانس بین‌الدول در خصوص ریختن مواد زائد در دریا را، از تاریخ ۳۰ اکتبر تا ۱۳ نوامبر ۱۹۷۲ در لندن برگزار نمود. به این ترتیب کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا از طریق دفع مواد زائد و دیگر مواد (کنوانسیون لندن) در تاریخ ۲۹ دسامبر ۱۹۷۲ منعقد و در ۳۰ آگوست ۱۹۷۵ لازم‌الاجراء گردید.

۲-۱-۲- تصویب و اجرایی شدن :

تصوب کنوانسیون که در ۲۲ ماده و ۳ ضمیمه تدوین شده است، با هدف کنترل مؤثر کلیه منابع آلودگی دریایی و جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از دفع مواد زائد و دیگر مواد در دریا می‌باشد. این کنوانسیون شامل دفع عمدی زایدات یا دیگر مواد از کشتی‌ها، هواپیماها و سکوها بوده و به تخلیه از منابع مستقر در کشتی مانند لوله‌ها و مصب‌ها همچنین زائدات تولید شده اتفاقی یا در حین عملیات عادی کشتی‌ها و جایگذاری مواد با هدفی غیر از دفع صرف (چنین دفع‌هایی در جهت مخالف با اهداف داف کنوانسیون)

می‌باشند) نمی‌باشد [En Wikipedia Website].

در ضمیمه اول، فهرست موادی که دفع آنها ممنوع می‌باشد، (اگرچه، برای موارد مشخصی از ضمیمه ۱ ممکن است عمل دفع یا تخلیه مجاز باشد، آن هم در صورتی که به عنوان آلوده‌کننده جزئی باشد یا به سرعت به مواد بی‌ضرر تبدیل شود و در ضمیمه ۲ فهرست موادی که دفع آنها تحت شرایط ویژه مجاز محسوب می‌شود، ارائه شده است و ضمیمه سوم شامل ملاحظات فنی لازم جهت صدور مجوز دفع می‌باشد. به عبارتی هدف ضمیمه ۳ کنوانسیون به دلایل ذیل می‌باشد:

- برای تصمیم‌گیری درباره اینکه آیا عمل دفع در دریا باید براساس موجود بودن روش‌های دفن یا تصفیه خشکی محور دنبال شود یا خیر؟

- برای انتخاب یک مکان دفع در دریا شامل انتخاب و جمع‌آوری داده‌های علمی مربوط برای ارزیابی خطرات برای سلامتی انسان، آسیب به منابع زنده و حیات دریایی، آسیب به سازگاری‌ها یا وجوه مشترک با دیگر کاربری‌های مشروع از دریا

- انتخاب روش‌ها و شرایط مناسب برای دفع

- گسترش و توسعه یک برنامه مناسب برای پیش

و در نهایت شامل مقررات عمومی و ویژه‌ای است که کشورهای عضو باید در برقراری معیارهای داخلی خود قبل از تأیید دفع مواد قابل قبول در دریا مورد ملاحظه قرار دهند.

این کنوانسیون، دامنه خود را بر روی تمام آب‌های دریایی غیر از آب‌های داخلی کشورها، توسعه داده و دفع مواد مضر معینی را ممنوع کرده است.

در حال حاضر ۸۳* کشور از کشورهای جهان به عضویت این کنوانسیون در آمده‌اند. دبیرخانه کنوانسیون لندن، تحت نظارت سازمان بین‌المللی دریانوردی فعالیت دارد. اسناد کنوانسیون بر اساس

* افغانستان-آنتیگوا و باربودا-آرژانتین-استرالیا-آذربایجان-باربادوس-بلاروس-بلژیک-بلیوی-برزیل-کانادا-شیلی-چین-کاستاریکا-ساحل عاج-

کوبا-قبرس-دانمارک-مصر-کرواسی-فنلاند-کیپ ورد-یونان-کنگو-جمهوری دومینیک-جابون-ج.ا.ایران-ایرلند-ایتالیا-جامائیکا-ژاپن-جردن-کنا-

جمهوری کواتالا-جزیره هائیتی-هنگاری هندوراس-مکزیک-جزیره ایسلند-جمهوری کریباتی-لیبی-لوگزامبورگ-جزیره مالت-نیوزیلند-نیجریه-

نروژ-موناکو-مرواکو-عمان-جزیره نائورو-پاکستان-پاناما-هلند-پرو-فیلیپین-پرتغال-جمهوری کره-فدراسیون روسیه-لهستان-بابیوا-سنت لوسیا-

مواد ۲۷ و ۲۸، نزد دولت‌های مکزیك، فدرال روسیه، پادشاهی انگلستان و ایالات متحده نگهداری می‌شود. در سال‌های بعد از انعقاد کنوانسیون مورد بحث، جلسات مشورتی دولت‌های عضو، اصلاحاتی را نسبت به کنوانسیون تنظیم نموده است که از جمله مسائل مربوط به حل و فصل اختلافات و نیز مساله سوزاندن مواد زائد در دریاها را شامل می‌شود. سازمان حفاظت محیط زیست به عنوان مرجع ملی این کنوانسیون شناخته شده است، در حالی که مرجع ملی سازمان بین‌المللی دریانوردی و کلیه کنوانسیون‌های مربوط به آن (به جز کنوانسیون لندن)، وزارت راه و ترابری (سازمان بنادر و کشتیرانی) می‌باشد. این شیوه در اغلب کشورهای عضو کنوانسیون لندن وجود دارد. به عبارت دیگر، مرجع ملی سازمان بین‌المللی دریانوردی در مورد کنوانسیون لندن در اغلب کشورها از جمله کشورهای پیشرو در اجرای این کنوانسیون، متولیان امر محیط زیست در آن کشور می‌باشد [En Wikipedia Website].



شکل (۲-۱): نمایش جغرافیایی اعضاء کنوانسیون و پروتکل لندن

علیرغم تصویب و اجرایی شدن کنوانسیون توسط کشورهای متعهدگزارشات ناامید کننده ای در جهت نقض کنوانسیون به دفتر کنوانسیون لندن واصل شده است:

- زائدات صنعتی

دفن زائدات صنعتی حاصل از کارخانجات شیمیایی و تولیدی و نیز کارخانجات فرآوری مواد غذایی که معمولاً خطرناک بوده و حاوی زائدات اسیدی و قلیایی، خاکستر زغال، لجن‌های سولفور زدایی شده‌ی دودی و زائدات فلزی باقیمانده من جمله پسماندهای شیلاتی می‌باشد، تا همین اواخر یک گزینه قابل

قبول براي دفع مواد زائد در بسياري از مناطق دنيا بود. در دهه ۱۹۷۰ كميت زايادات صنعتي اي كه دفن مي شدند همزمان با افزايش تعداد كشورهاي عضو از ۲۳ به ۴۳، از ۱۱ ميليون تن به ۱۷ ميليون تن رسيد. اما از اوایل دهه ۱۹۸۰ کاهش كلي در ميزان زايادات شيميايي دفن شده در دريا توسط كشورهاي توسعه يافته مشاهده شد و تا حد ۸ ميليون ثابت ماند. براي دوره ۱۹۹۲ تا ۱۹۹۵ مقدار كل دفع از ۴/۵ ميليون به ۶ ميليون تغيير كرد و اغلب توسط ژاپن و جمهوري كره صورت مي گرفت. کاهش كلي در مقدار زائدات صنعتي دفع شده در دريا از طريق استفاده از متدهاي جايگزين دفن، استفاده مجدد از زايادات و کاربرد تكنولوژي هاي پاكتر صورت گرفت. گزارشات واصله از كشورهاي عضو سازمان بين المللی دريانوردي در خصوص مجوزهاي دفع صادر شده از تاريخ ۱۹۹۶ بيانگر اين بوده اند كه از ابتدای سال ۱۹۹۶ هيچگونه مجوزي براي دفع زايادات صنعتي صادر نشده است. اگرچه اين گزارش ها منجر به ايجاد سئوالات و مشكلاتی در رابطه با تفسير ممنوعيت و توقف دفن شده است كه كاملاً هم حل نشده است

[LondonConvention Website, 2008 /]



جاروسايت (ماده ای
مشتق می شود) در
۱۹۹۰

شكل (۲-۲): تخلیه
كه از توليد مس
سواحل استراليايي،

• لجن فاضلاب

همچنين در سال ۱۹۷۰ ميلادي، مقدار ساليانه لجن فعالی كه در درياها دفع مي شد از ۱۲/۵ ميليون تن به نقطه اوج خود يعني ۱۷ ميليون تن رسيد و بعد تا ۱۴ ميليون تن در سال ۱۹۸۵ کاهش پيدا كرد. از سال ۱۹۸۶، اين ميزان قبل از رسيدن به ۱۲ ميليون در اوایل دهه ۱۹۹۰، در حد ۲۰ ميليون تن باقي ماند كه منعكس كننده توقف اين عمل از سوي چندين كشور عضو كنوانسيون لندن مي باشد. در حال حاضر تنها ۳ كشور عضو يعني ژاپن، فيليپين و جمهوري كره لجن فاضلاب را در دريا دفن مي كنند.

همچنين ايرلند و انگلستان، در اواخر سال ۱۹۹۸ دفع لجن فاضلاب در دريا را متوقف كردند. به طور كلي لجن حاصله از كارخانجات تصفيه فاضلاب، مي تواند به صورتي مؤثر به عنوان كود براي

زمین‌های کشاورزی جهت احیای اراضی به ویژه اگر با سطح بالایی از پاتوژن‌ها، فلزات، مواد نفتی و ترکیبات آلی ناشی از منابع صنعتی آلوده نشده باشد به کار رود. با این حال در برخی موارد، دفع آن‌ها در دریا نسبت به خشکی هم از نظر اقتصادی و هم از نظر زیست‌محیطی ارجح‌تر می‌باشد. در این مورد نیز دفن بی‌ملاحظه این مواد می‌تواند اثرات مضری برای محیط زیست دریایی ایجاد نماید [London Convention Website, 2008].



تخلیه لجن فعال
نیویورک، ۱۹۸۹

شکل (۲-۳):
در شهر



در سواحل شمال فرانسه

شکل (۲-۴): تخلیه لجن زرد

شده

لایروبی که سالیانه در
کنوانسیون دفن می‌شود

• مواد لایروبی
میزان مواد حاصل از
آب‌های مشمول

از ۱۵۰ تا ۴۰۰ میلیون تن متغیر است. همچنین حدود ۱۰۰ تا ۱۵۰ میلیون تن از مواد لایروبی هم سالانه در آب‌های داخلی دفن می‌گردد. لایروبی مسئول ۸۰ الی ۹۰ درصد از کل مواد دفن شده در دریا بوده و تا صدها میلیون تن در سال می‌رسد. مواد لایروبی به میزان زیادی در فعالیت‌های

کشتیرانی و دریانوردی مانند حفظ عمق بنادر و رودخانه‌ها از طریق لایروبی یا پروژه‌ها و طرح‌های عظیم مهندسی مثل ساخت هواپیماها و تونل‌ها برای سیستم حمل‌ونقل زمینی می‌باشد. به طور تقریبی ۱۰ درصد از مواد لایروبی کمابیش تحت تأثیر وارسته‌ای از منابع مختلف شامل کشتیرانی، تخلیه شهری و صنعتی و رواناب سطحی، با فلزات سمی و ترکیبات نفتی، ارگانوکلرینه‌ها مس آفت‌کش و مواد غذایی مثل نیتروژن به شدت آلوده شده‌اند. این رسوبات به وسیله دستورالعمل‌های تنظیمی کنوانسیون برای مواد لایروبی به دقت کنترل می‌شود. اما کنوانسیون برای قسمت اعظم مواد لایروبی پاک، استفاده‌های مفید و بهینه از رسوبات مثل ایجاد باتلاق توسعه زمین و ... را تشویق می‌نماید. متعاقب دستورالعمل‌های دقیق‌تر کنوانسیون، این مواد پاک هم می‌توانند به شیوه قابل قبول از نظر زیست‌محیطی، در دریا دفع شوند. مواد لایروبی پاک صرفاً خاک فرسایش‌یافته از زمین می‌باشد. مواد حاصل از لایروبی همیشه موقعیت یا حالت ویژه‌ای تحت کنوانسیون لندن داشته‌اند. در حدود ۷۰ درصد از تمام مجوزهای دفع گزارش شده به دفتر کنوانسیون در مورد مواد حاصل از لایروبی بوده‌اند. این درصد در پی توقف سوزاندن در دریا و توقف و ممنوعیت دفع زائدات صنعتی به ۸۰ تا ۸۵ درصد افزایش پیدا کرد. دفع غیرقانونی مواد حاصل از لایروبی اگر به درستی انجام نگیرد، می‌تواند تغییرات فیزیکی عمده‌ای را سبب شود. به طور کلی این سه گروه ذکر شده در بالا، بیشترین مواد زائدی را تشکیل می‌دهند که به طور معمول در دریا دفن می‌شده است.

• سوزاندن مواد زائد

علاوه بر موارد فوق سوزاندن در دریا، اکثراً از هیدروکربن‌های کلرینه شده‌ی مایع و دیگر ترکیبات هالوژنه در اواخر ۱۹۶۰ و با تمرکز روی زائدات تولید شده در اروپای غربی و ایالات متحده شروع شد. از اواسط ۱۹۷۰ تا اواخر ۱۹۸۰ میزان سالیانه زائداتی که در دریا سوزانده شدند در حدود ۱۰۰ هزار تن بود. از ۱۹۸۷ کاهش و تنزل ثابت و پایداری مشاهده شد و در نهایت تصمیماتی در اواخر ۱۹۸۰ گرفته شد که این عمل در فوریه ۱۹۹۱ در پی عدم صدور مجوز برای آخرین کشتی زباله‌سوز از رده خارج شد. زباله‌سوزانی برای اولین بار در سال ۱۹۶۹ برای از بین بردن محصولات فرعی مواد شیمیایی ویژه که خطرناک بوده به کار برده شد و بنابراین در زمانی که کنوانسیون لندن مطرح گردید، این روش هنوز هم یک روش بسیار جدید برای دفع زائدات بود و در نتیجه در نسخه اصلی کنوانسیون در نظر گرفته نشد. در سال ۱۹۷۸ احتراق گسترده‌تر شد. بین سال‌های ۱۹۸۰ تا ۱۹۸۵ گزارشات ارسال شده سازمان بین‌المللی دریانوردی نشان داد که به طور متوسط ۱۰۰ هزار تن زائدات خطرناک هر ساله در دریا به ویژه در دریای شمال سوزانده شده است. تا اینکه اصلاحیه‌ای برای ضمیمه ۱ که حاوی قوانینی برای کنترل سوزاندن زائدات و دیگر مواد در دریا بود در نظر گرفته شد. این اصلاحیه شامل مقررات فنی بود که تأیید و بررسی سیستم زباله‌سوزانی، نیاز زائدات سوزانده شده، شرایط عملیاتی، ثبت ابزار و اسناد، کنترل ماهیت زائدات سوزانده شده، سایت‌های زباله‌سوزی و ابلاغ را مدنظر قرار می‌دهد. قوانین نشان می‌دهند که

سوزاندن زباله در دریا، تنها به عنوان جانشین دیگر روش‌های دفع در نظر گرفته شده است. اعضای متعاهد بایستی ابتدا موجودیت عملی روش‌های زمینی تصفیه، دفع یا حذف یا موجودیت عملی تصفیه برای زایدات یا دیگر مواد با خطر کمتر را قبل از صدور پروانه برای سوزاندن زباله در دریا، در تطابق با این قوانین مورد ملاحظه و بررسی قرار دهند. ارزیابی‌های متعددی از سوزاندن زباله‌های خطرناک مایع در دریا طی ۱۹ سال گذشته انجام شده که طیف مختلفی از نظرات از قبیل کارایی و ایمنی این عمل تا مخالفت با اصول اساسی، از این دیدگاه که این روش نسبتاً ارزان بوده و از کنترل آلودگی در منبع می‌کاهد را در بر می‌گیرد. در اواخر دهه ۱۹۸۰، دیدگاه‌ها مخالف سوزاندن زباله به عنوان یک روش دفع برای مواد زائد بود نتیجتاً در اکتبر ۱۹۸۸ طرفین کنوانسیون لندن مصوبه‌ای را تصویب کردند که در آن موافقت نمودند تا کلیه اقدامات ممکن برای به حداقل رساندن یا کاهش پایدار استفاده از زباله‌سوزی در دریا مربوط به زایدات مهلك مایع را تا ۱ ژانویه ۱۹۹۱ انجام دهند. آنها همچنین موافقت کردند تا زباله‌سوزی را با دیدگاه حذف آن تا پایان سال ۱۹۹۴ مجدداً ارزیابی کنند. نهایتاً مخالفت با سوزاندن زباله در دریا آنقدر قوت گرفت که در اواخر سال ۱۹۸۹، این عمل با عدم ارائه مجوز برای آخرین کشتی زباله‌سوز در فوریه ۱۹۹۱ به پایان رسید.



کشتی زباله سوز
مواد زائد در
شمال، ۱۹۸۷

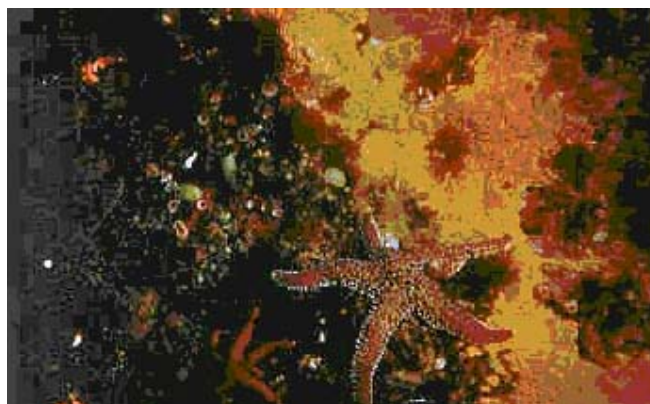
شکل (۲-۵):
در حال سوزاندن
دریای

• زایدات رادیواکتیو

زایدات رادیواکتیو از فعالیت‌های مرتبط با تولید انرژی هسته‌ای و استفاده‌های صنعتی، پزشکی و تحقیقاتی از رادیوایزوتوپ‌ها حاصل می‌شود. به طور معمول زائدات رادیواکتیو در استوانه‌های پر شده از سیمان جهت ایجاد حفاظ و پوششی برای زائدات قبل از دفن آنها و تضمین اینکه زائدات بدون نقص به بستر دریا می‌رسند، قرار می‌گیرد.

بین سال‌های ۱۹۴۶ و ۱۹۸۲ ایالات متحده آمریکا و چندین کشور اروپایی زائدات رادیواکتیو خود را در اقیانوس‌های آرام و اطلس من جمله خلیج مکزیک دفن می‌کردند. بین سال‌های ۱۹۴۶ و ۱۹۶۷

ایالات متحده آمریکا به طور تقریبی ۴۰۰۰ ترابکرل (TBq)^۱ زائدات رادیواکتیو را در حدود ۹۰۰۰۰ کانتینر از انواع مختلف در هردو اقیانوس دفن نمود. بین سال‌های ۱۹۴۹ و ۱۹۸۲، چندین کشور اروپای غربی (انگلستان، بلژیک، هلند و سوئیس) حدود ۵۴۰۰۰ (TBq) مواد رادیواکتیو را در ۱۴۰۰۰ تن زائدات بسته‌بندی شده در اقیانوس اطلس دفن کردند. کل میزان رادیواکتیویته دفن شده در اقیانوس، یعنی حدود ۸۴۰۰۰ (TBq) خیلی کمتر از میزان مواد رادیواکتیویته‌ای است که در نتیجه آزمایش اتمسفری سلاح‌های هسته‌ای بین سال‌های ۱۹۵۴ و ۱۹۶۲ به اقیانوس‌ها افزوده شد.



جانوران رسوبات ته
بلعیده و جذب نموده
آژانس حفاظت از

شکل (۲-۶): این
نشین شده در بستر را
اند و آزمایشات

محیط زیست (EPA) حاکی از وجود مقادیر بالایی از رادیواکتیویته در بدن آنها می‌باشد دفع زائدات رادیواکتیو، به صورت فنی در اوایل دهه ۱۹۷۰ عملی نبود و بنابراین در زمان تصویب کنوانسیون لندن در نظر گرفته نشده است. با این حال دفن زائدات رادیواکتیو سطح بالا هرگز از زمان لازم‌الاجرائی شدن کنوانسیون لندن در سال ۱۹۷۵ اجازه داده نشده است. در مورد زائدات رادیواکتیو سطح پائین، یک مهلت قانونی در سال ۱۹۸۳ جهت بازنگری و تکمیل مطالعات علمی و فنی و نیز مطالعات روی جنبه‌های سیاسی، قانونی، اقتصادی و اجتماعی دفع زائدات رادیواکتیو اعمال شد. نتیجه مطالعات منجر به اصلاح ضمیمه‌های ۱ و ۲ کنوانسیون لندن گردید که دفن کلیه زائدات رادیواکتیو را ممنوع نمود و در تاریخ ۲۰ فوریه ۱۹۹۴ به عنوان یک ممنوعیت قانونی لازم‌الاجراء گردید

[London Convention Website, 2008].



¹ -Trillion becqueral

شکل (۷-۲): آزمایشات EPA بر روی محل دفع زایدات رادیو اکتیو در سانفرانسیسکو، نشان دهنده غلظتی از مواد رادیو اکتیو در بافت ماهیان روغنی ناشی از آزمایشات سلاح هسته ای می باشند، ۱۹۷۴



شکل (۸-۲): اسفنج عظیم الجثه ای در تماس با ۵۵ مخزن فاسد شده حاوی زوائد رادیو اکتیو، که در هیچ مکان دیگری غیر از محل مذکور این نوع از اسفنج یافت نشده است. تحقیقات EPA نشان داده که ۲۵٪ از ۱۴۰ بشکه شکسته شده است



شکل (۲-۹): بشکه ها و مخازن حاوی زائدات رادیو اکتیو سطح پائین جهت دفع در کالیفرنیا جنوبی

از آنجایی که دفن کلیه زایدات رادیواکتیو ممنوع می‌باشد، لازمست تعیین نمود که سطح رادیواکتیویته موجود در زایداتی که قرار است در دریا دفن شوند، برطبق کنوانسیون لندن غیر رادیواکتیو بوده و بنابراین می‌تواند تحت یک مجوز عمومی دفع شود. براساس تقاضای طرفین عضو کنوانسیون لندن، در طی چندین جلسه، آژانس بین‌المللی انرژی هسته‌ای (IAEA)^۱ مفهوم *De Minimis* را برای «فراهم کردن راهبردها و دستورالعمل‌هایی برای قضاوت درباره اینکه آیا موادی که قرار است دفن شوند می‌توانند از کنترل رادیولوژیکی مستثنی شوند یا اینکه به یک ارزیابی ویژه نیاز است»، ایجاد نمود. سیستم موجود در زمینه حفاظت رادیولوژیکی کاملاً براساس حفاظت از سلامت انسان بنا نهاده شده است که طی دهه‌های متمادی ایجاد شده و هم‌اکنون دستورالعمل‌ها و استانداردهای پذیرفته شده بین‌المللی برای مراجع ملی حفاظت در برابر اشعه وجود دارد. در حال حاضر هیچ پایه پذیرفته شده بین‌المللی برای حفاظت محیط زیست یعنی فون و فلور در برابر اثرات اشعه وجود ندارد، بر همین اساس توصیه اخیر (IAEA) با توجه به مفهوم *De Minimis* براساس حفاظت از سلامت انسان بنا نهاده شده است. براساس این گزارش (IAEA)، دستورالعمل کاربرد مفهوم *De Minimis* تحت کنوانسیون لندن در سال ۱۹۹۹ ایجاد و در سال ۲۰۰۳ اصلاح شد. این دستورالعمل شامل یک روند ارزیابی شش مرحله‌ای است که قرار است از طریق قضاوت براساس اطلاعات موجود با توجه به منشأ زایدات در نظر گرفته شده برای دفع و رسوبات موجود در محیط زیست دریایی پذیرنده، بویژه در محل دفن انجام شود. سنوالات مطرح شده در هریک از پنج مرحله اول طوری طراحی شده‌اند که بدون نیاز به اندازه‌گیری مستقیم رادیونوکلیدها چه در ماده زاید و چه در محیط دریایی پاسخ داده شوند.

(IAEA) دستورالعمل دیگری برای انجام ارزیابی‌های ویژه برای استفاده در مرحله ۶ فرآیند ارزیابی تحت عنوان تعیین «پایداری مواد برای دفع در دریا تحت کنوانسیون لندن: فرآیند ارزیابی رادیولوژیکی» ایجاد کرد. وقتی اعضای کنوانسیون لندن این دستورالعمل را در سال ۲۰۰۳ پذیرفتند ذکر شده بود که این گزارش تنها اثرات بر روی سلامت انسان را مدنظر قرار داده است. بنابراین از (IAEA) درخواست شد تا به فعالیت در زمینه توسعه مکانیسمی برای حفاظت از محیط زیست در برابر اثرات تابش یونیزه کننده ادامه دهد تا حفاظت از محیط زیست به میزان کافی در مرحله ۶ مدنظر قرار گیرد. براساس این توسعه، استفاده از رویکرد احتیاطی، ترویج شده و به منظور اطمینان از ارزیابی اثرات بالقوه بر روی فون و فلور دریایی و استفاده‌های قانونی از دریا، در ارزیابی‌های ویژه با استفاده از اطلاعات علمی همزمان گنجانده شده است. [Imo Website, 2008].

• دیگر زائدات

¹ - International Atomic Energy Agency

به مواد زائد فوق زائدات دیگری می توان اضافه کرد که به طور سالانه به سازمان بین المللی دریانوردی گزارش شده است شامل مواد زمین شناختی بی اثر و خنثی مثل بقایای معدن کاوی (متغیر از ۱/۵ تا ۷ میلیون تن در سال)، شناورهای بدون مجوز از تمام انواع و اندازه ها و نیز پسماندهای شیلاتی (در حدود ۵۰ تا ۱۰۰ میلیون تن در سال)



شکل (۲)-

۱۰): دفع شناور

۲-۲- موضوع و اهداف:

به طور کلی موضوعاتی که در حیطه کنوانسیون قرار می گیرند عبارتند از تعریف مواد زائد، عمل دفع، وسایل آلوده کننده، مجوز های خاص و عام قبلی، نحوه صدور مجوز، تعهدات اعضاء به ترتیب کشورهای پیشرو (دفع کننده)، کشورهای صاحب بندر و کشورهای ساحلی، نحوه انعقاد توافق نامه های منطقه ای و شیوه همکاری در کشورهای عضو، روشهای جبران خسارت حاصل از دفع مواد زائد، شیوه های حل و فصل اختلافات ناشی از کنوانسیون و نهایتاً تشریفات اصلاحات، اجرا و تفسیر کنوانسیون و ضمانت آن.

هدف کنوانسیون لندن، ترویج کنترل موثر کلیه منابع آلودگی دریایی جهت اطمینان از استفاده منطقی بشر از منابع ساحلی و زنده و غیر زنده دریایی، به گونه ای که ضمن مطلوب ترین استفاده برای تولید حاضر، پتانسیل آن محیط برای تامین نیاز ها و خواسته های تولیدات آینده نیز حفظ شود و همچنین جلوگیری از آلودگی ناشی از دفع یا تخلیه در دریا می باشد.

به طور کلی اهداف کنوانسیون لندن به قرار زیر می باشد:

- ۱- ایجاد يك چارچوب قانونی، فراگیر و جامع که کلیه موارد علمی در راستای کنترل و جلوگیری از آلودگی از طریق دفع مواد زاید را دربرمی گیرد.

۲- به قاعده و به نظم درآوردن دفع مواد زائد و دیگر مواد در دریا به ویژه آن دسته از موادی که در بیشتر آلوده کردن اقیانوس‌ها و دریا دخیل هستند.

۳- ایجاد یک خطمشی کلی و اصولی جهانی که بتواند موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای مکمل را نیز یاری نماید.

۴- تشویق در جهت توسعه و بسط موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای ذکر شده در ماده ۸ کنوانسیون و بررسی پیشرفت‌های به عمل آمده تحت چنین کنوانسیون‌ها یا موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای.

۲-۳ - تشکیلات و سازمان کنوانسیون لندن

۲-۳-۱- دبیرخانه

اعضای متعاهد کنوانسیون لندن در اولین نشست خود، سازمان صلاحیت‌داری را که همان سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) می‌باشد تعیین و مسئول وظائف دبیرخانه‌ای در ارتباط با این کنوانسیون و پروتکل آن نموده‌اند. لذا در حال حاضر سازمان مذکور، مسئول وظائف دبیرخانه‌ای کنوانسیون لندن و پروتکل ۱۹۹۶ آن می‌باشد.

در حال حاضر فعالیت دبیرخانه بر تشویق کشورها برای عضویت به پروتکل لندن استوار است و هر عضو متعاهد این کنوانسیون که عضو این سازمان نباشد، باید سهم مناسبی برای هزینه‌هایی که توسط سازمان در اجرای این وظایف صرف شده است، در نظر بگیرد. وظائف دبیرخانه‌ای سازمان مذکور، در ارتباط با این کنوانسیون و پروتکل آن، وظایف مشروحه در ماده ۱۴ کنوانسیون و ماده ۱۹ پروتکل، می‌باشد.

۲-۳-۱-۱- وظائف دبیرخانه

وظائف دبیرخانه‌ای سازمان مذکور برای اجرای کنوانسیون و پروتکل آن شامل موارد زیر می‌باشد:

۱) برگزاری اجلاس مشورتی اعضای متعاهد که غالباً کمتر از دو سال یکبار نمی‌باشد، برای کنوانسیون و هر سال یکبار برای پروتکل، مگر اینکه اعضا به گونه‌ای دیگر تصمیم گرفته باشند. جلسات ویژه اعضا نیز در هر زمان بنابه تقاضای دوسوم اعضای متعاهد کنوانسیون و پروتکل توسط دبیرخانه برگزار خواهد شد.

۲) همکاری و آمادگی در مشورت با اعضای متعاهد و سازمان‌های بین‌المللی مرتبط، درخصوص توسعه و اجرای دستورالعمل‌های مربوط به دفع و تخلیه مواد زائد و سوزاندن مواد زائد و دیگر مواد در دریا در شرایط استثنایی، که خطری غیر قابل قبول سلامت انسان را تهدید کند. (دستورالعمل‌های مربوط به بند ۲ ماده ۵ کنوانسیون و بند ۲ ماده ۸ پروتکل).

۳) ارائه توصیه ، راهنما و دستورالعمل هاي توسعه یافته مربوطه درخصوص اجراي پروتکل ۱۹۹۶، حسب درخواست

۴) بررسی تحقیقات انجام شده از سوي اعضاي متعاقد، درخواست ها و اطلاعات دریافتی از سوي آنها، مشورت با آنها و با سازمانهاي بين المللي ذيصلاح و مرتبط و ارائه پیشنهاداتي به اعضاي متعاقد درباره مسایل مربوط به این کنوانسیون و پروتکل که به طور مشخص در کنوانسیون و پروتکل عنوان نشده است.

۵) انتقال تمام اطلاعاتی که دریافت شده مطابق با این کنوانسیون و پروتکل شامل :

الف) اطلاعات و گزارشات مربوط به دفع یا سوزاندن مواد زائد مندرج در ضمیمه ۱ پروتکل در دریا.

ب) گزارش عملیات دفع مواد زائد یا سوزاندن در دریا در شرایط استثنایی که جان اشخاص یا ایمنی کشتی، هواپیما، سکوها یا دیگر سازه های ساخت دست بشر در دریا را به مخاطره افکنده است.

د) گزارشات مربوط به مشخصات موادی که برای آنها مجوز دفع صادر شده است و همچنین گزارشات مربوط به پایش شرایط دریاها به منظور تحقق اهداف کنوانسیون و پروتکل .

و) گزارشات مربوط به آن دسته از کشتی ها و هواپیماهایی که طبق حقوق بین الملل از مصونیت دولتی برخوردارند و مقررات کنوانسیون و پروتکل در مورد آنها اعمال نمی شود.

ز) اعلامیه پذیرش یا اعلام مخالفت اصلاحیه های کنوانسیون و پروتکل و اصلاحات ضمیمه

ح) اعلامیه انصراف و کناره گیری از کنوانسیون و پروتکل

ن) اطلاعات مربوط به قانونگذاری و مکانیسم های سازمانی درخصوص اجزاء تطابق و تنفیذ مقررات و پروتکل در حیطه آب های داخلی دریایی و همچنین اطلاعات و گزارشات مربوط به نوع و ماهیت موادی که در آب های داخلی دریایی دفع می شوند.

و) ارسال درخواست های اعضاي متعاقد مبني بر همکاریهای فنی درخصوص اجراي پروتکل، با در نظر گرفتن عواملی نظیر قابلیت های فنی، برای دیگر اعضاي متعاقد

۶) هماهنگ نمودن درخواست های همکاری با دیگر سازمان های بین المللي ذيصلاح ، در مواقع مقتضی.

۷) مطلع سازی اعضاي متعاقد از زمان تصویب و لازم الاجرا شدن اصلاحات کنوانسیون و پروتکل و اصلاحات ضمیمه.

۸) در صورت موجود بودن منابع کافی، کشورهای در حال توسعه و آنهایی که در شرایط گذار به بازار اقتصادی هستند و برای پیوستن به پروتکل اظهار رضایت نموده اند را به منظور بررسی امکانات مورد نیاز در راستای اجرای کامل الزامات پروتکل، مساعدت می نماید.

۹) آماده سازی و توزیع يك بودجه و يك حساب مالي براي اجراي اين پروتکل هر ۲ سال يكبار به اعضاي متعاقد.

۱۰) تشريك مساعي و همكاري در زمينه ارزيابي هاي وضعيت محيط زيست دريا

۱۱) همكاري با سازمان هاي ذیصلاح بين المللي مرتبط با جلوگيري و كنترل آلودگي.

پيش از تعيين سازمان بين المللي دريائوردي اين وظائف توسط مقام امين، كه در اين خصوص، دولت پادشاهي متحده بریتانیایی كبير و ایرلند شمالي مي باشند، انجام مي شده است.

۲-۳-۲- اجلاس اعضاي متعاقد

در رابطه با كنوانسيون لندن، هر ساله دو اجلاس تشكيل مي شود. اجلاس مشورتي و جلسه علمي.

الف) اجلاس مشورتي

طي جلسات مشورتي يا ويژه اعضاي متعاقد، اجراي اين كنوانسيون و پروتكل، مورد بررسي مستمر قرار گرفته و كارايي آن با ديدگاه شناسايي ابزار تقويت عملكرد، در مواقع اضطراري، براي جلوگيري، کاهش و در صورت امكان، حذف آلودگي ايجاد شده از طريق دفع و سوزاندن مواد زايد يا ديگر مواد در دريا، ارزيابي مي گردد. بدین منظور طي اجلاس يا اجلاس هاي ويژه، اعضاي متعاقد مي بايست نسبت به اجراي موارد زير اقدام نمايند:

الف) بررسي و تصويب اصلاحيه هاي كنوانسيون و پروتكل و اصلاحات ضmann آنها

ب) دعوت از نهاد يا نهادهاي علمي و كارشناسي مربوطه و مناسب جهت همكاري و مشاوره و ارائه توصيه با اعضا يا سازمان درخصوص ابعاد فني يا علمي مرتبط با كنوانسيون به ويژه مفاد ضmann و موضوعات مربوط به پروتكل.

ج) تأسيس هيأت هاي تابعه، برحسب ضرورت، براي پرداختن به هر موضوع با ديدگاه تسهيل اجراي مؤثر پروتكل.

د) ارتقاء همكاري ها بين سازمانهاي منطقه اي و بين المللي ذي صلاح كه در رابطه با جلوگيري از كنترل آلودگي فعاليت مي نمايند.

ه) توسعه و تصويب دستورالعمل هاي مربوط به دفع و سوزاندن مواد زايد و ديگر مواد در دريا در شرايطي كه خطري غير قابل قبول براي سلامت انسان ايجاد كند و راه حل ديگري مسير نباشد، يا مشورت سازمان هاي بين المللي مرتبط، از جمله تبیین معيار اساسي براي تعيين و تشخيص شرايط استثنائي و اضطراري، و روش هاي ارابه نظرات مشورتي و دفع صحيح و اصولي ايمن مواد در چنين شرايطي، از جمله تخصيص مناطق مناسب دفع و ارابه پيشنهاد بر اين اساس.

و) دريافت و بررسي گزارشات و اطلاعات دريافتي تهيه شده مربوط به صدور مجوزها دفع و سوزاندن مواد زايد يا ديگر مواد در دريا، مطابق با الزامات كنوانسيون و پروتكل.

ز) ملاحظه و تصویب قطعنامه ها

ح) رسیدگی به هر نوع اقدام دیگری که ممکن است مورد نیاز باشد.

ج) تدوین نظامنامه داخلی کنوانسیون و پروتکل.

تا به حال ۲۹ جلسه مشورتی در خصوص کنوانسیون لندن برگزار شده است.

جمهوری اسلامی ایران پس از عضویت در کنوانسیون، اولین بار در سال ۲۰۰۱ در بیست و سومین جلسه مشورتی اعضای متعاهد کنوانسیون شرکت کرد. در واقع از این تاریخ به بعد، مقام مسئول مرجع ملی کنوانسیون لندن در ایران، مدیر کل دفتر محیط زیست دریایی وقت، هر ساله در اجلاس مشورتی شرکت داشته و در سال ۲۰۰۳ برابر با بیست و پنجمین جلسه مشورتی، به عنوان نایب رئیس این جلسه انتخاب شده بود. اما از سال ۲۰۰۵ نماینده ای از سوی جمهوری اسلامی ایران در این اجلاس ها شرکت نداشت تا سال ۲۰۰۷ میلادی، که نماینده ای از سوی سازمان بنادر و کشتیرانی به عنوان تنها عضو هیئت ایرانی در بیست و نهمین اجلاس مشورتی اعضای متعاهد کنوانسیون و دومین جلسه مشورتی اعضای متعاهد پروتکل حضور یافت. حسب اطلاعات واصله مقرر شده بود که یک هیئت سه یا چهار نفره از سازمان محیط زیست کشور در این اجلاس شرکت نمایند که متأسفانه به دلیل بروز مشکلاتی درخصوص اخذ مجوزهای لازم این امر تحقق نیافت. لازم به ذکر است که تا به حال ۲۹ جلسه مشورتی در خصوص کنوانسیون لندن برگزار شده است.

ب) جلسه علمی

طی این جلسات، اسناد فنی و تخصصی ارائه شده از سوی کشورهای عضو، دبیرخانه کنوانسیون و پروتکل، نهادهای بین المللی و مردمی و ... جهت بررسی های فنی و علمی کنوانسیون و پروتکل به ویژه مفاد ضمیمه و موضوعات مربوط به پروتکل، مورد بررسی قرار می گیرد.

سطح این اجلاس کارشناسی و تخصصی است. یادآوری می شود تاکنون ۳۰ جلسه علمی در خصوص کنوانسیون لندن برگزار گردیده است که سی امین جلسه مصادف با اولین جلسه گروه علمی پروتکل لندن و در سال ۲۰۰۷ میلادی در اسپانیا، بوده است.

سی و یکمین جلسه گروه علمی کنوانسیون برابر با دومین جلسه گروه علمی پروتکل، از می تا ژوئن ۲۰۰۸ خواهد بود. جمهوری اسلامی ایران تنها یک بار در سال ۲۰۰۷ در این جلسه (سی و امین جلسه گروه علمی کنوانسیون مصادف با دومین جلسه گروه علمی پروتکل) شرکت داشته است و حضور فعال ایران که برای اولین بار در این جلسات صورت می گرفت، مورد تشویق دبیرخانه واقع شد.

این حضور به معنای عزم و اراده ملی جمهوری اسلامی ایران برای اجرای کنوانسیون لندن محسوب شد و در پایان جلسه از سوی مسئولین سازمان بین المللی دریانوردی اظهار امیدواری شد که حضور

ج.۱. ایران در جلسات گروه علمی و نیز جلسات مشورتی اعضای کنوانسیون و پروتکل لندن بیش از پیش افزایش یابد.

۲-۴ - قلمرو اجرایی کنوانسیون لندن

طبق تعریف کنوانسیون لندن، قلمرو اجرایی کنوانسیون که در بند ۳ ماده ۳، بدان اشاره شده است، تمامی آبهای دریایی غیر از آبهای داخلی یا تمامی آبهای دریایی که بعد از آبهای داخلی قرار می‌گیرند می‌باشد که عبارتند از: دریای سرزمینی، دریای نظارت، منطقه انحصاری اقتصادی و دریای آزاد. مطابق با تعریف کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، قلمرو دریایی کنوانسیون، شامل منطقه دریایی از خط مبدأ تا ۲۰۰ مایل دریایی و فراتر از آن (دریای آزاد) می‌باشد. /سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۳۸۳/ خط مبدأ خطی است که حدود خارجی دریای سرزمینی و سایر مناطق دولت ساحلی از آن اندازه‌گیری می‌شود. آبهای واقع در پشت خط مبدأ، دریای سرزمینی و سایر مناطق دریایی را آبهای داخلی می‌خوانند. این برداشت از آبهای داخلی که آن‌ها را بخشی از خود مملکت ساحلی محسوب می‌کند، تا به امروز تغییری نکرده است و به همین منظور در کنوانسیون‌های حقوق دریاها، چندان مورد بحث قرار نگرفته و مقررات مفصلی برای آن‌ها وضع نشده است. آبهای داخلی، تحت حاکمیت کامل دولت ساحلی است در نتیجه حق عبور بی‌ضرر که برای دریای سرزمینی در نظر گرفته می‌شود، در این‌جا وجود ندارد. /آقای، بهمن، ۱۳۸۵/. به دلیل همین حاکمیت انحصاری دولت ساحلی، آبهای داخلی، تحت شمول مقررات کنوانسیون قرار نگرفته‌اند، اگرچه اعضای متعاقد می‌توانند مقررات کنوانسیون را در آبهای داخلی خود نیز بکار گیرند.

۲-۴-۱ - دریای سرزمینی

نخستین منطقه دریایی که مشمول قلمرو کنوانسیون می‌شود دریای سرزمینی است که طبق کنوانسیون حقوق دریاها، به منطقه ای از قلمرو دریایی دولت گفته می‌شود که در مجاورت ساحل قرار گرفته و دولت ساحلی طبق مقررات حقوق بین الملل، حق اعمال حاکمیت در آن را دارد. این حاکمیت بر فضایی بالای دریای سرزمینی و نیز بر بستر و زیر بستر دریای آن اعمال می‌گردد. برعکس آبهای داخلی که دول دیگر هیچگونه حقوق عام در آنجا ندارند، در این منطقه و سایر مناطق دریایی دول دیگر دارای برخی حقوق هستند. آبهای سرزمینی، بعد از خط مبدأ به طرف دریا قرار دارند. د. حق بین الملل نـوین حـ دولت های ساحلی را مبنی بر ادعای دریای سرزمینی تا ۱۲ مایل از ساحل به رسمیت شناخته است. (ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۲). بنابراین عرض این دریا تا ۱۲ مایل و طول آن برابر طول ساحل است /پورنوری، منصور، ۱۳۸۴/.

در تمامی موارد ذکر شده، به جز مورد سوم، کشور ساحلی باید مراتب را به نماینده سیاسی کشور صاحب پرچم اطلاع دهد.

صلاحیت حقوقی از زمانی مصداق پیدا می‌کند که کشور ساحلی بخواهد حکم حقوقی را علیه کشتی برای جبران خساراتی که کشتی در آن سفر بوجود آورده اجرا کند.

اعمال صلاحیت حقوقی علیه خود کشتی مشروط بر آن است که دعوی حقوقی ناشی از تعهداتی باشد که کشتی در همان سفر دریایی عهده دار شده و از اجرای آنها ظفره رفته است. اما صلاحیت حقوقی، به هیچ وجه، در مورد افراد داخل کشتی اجرا نمی‌گردد.

دولت ساحلی طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ نمی‌تواند مقرراتی را که عملاً حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی را نفی می‌نماید و یا به آن خدشه وارد می‌کند را بر آن‌ها تحمیل نماید، و همین‌طور علیه هر کشور یا کشورهایی که به هر کشور و یا از هر کشور کالا حمل می‌نمایند، تبعیض ظاهری و یا واقعی قائل شود. کشور ساحلی به طریق مناسب، هر نوع خطر دریانوردی در دریای سرزمینی خود را که از آن مطلع است به آگاهی عموم خواهد رساند. / برونوری، منصور، ۱۳۸۳ / .

تنها حقی که در دریای ساحلی برای کشورهای بیگانه، در نظر گرفته شده است، حق عبور بی‌ضرر یا حق دریانوردی بی‌ضرر (عبوری که مخل صلح، نظم عمومی و امنیت کشور ساحلی نباشد) می‌باشد. (ماده ۱۷ کنوانسیون حقوق دریاهای).

این عبور باید پیوسته، سریع و بدون توقف، جز در موارد اضطراری یا برای کمک به کشتی‌های دیگر که توقف ضروری باشد، بدون توقف و حتی در مسیرهایی که کشور ساحلی برای آن تعیین کرده است باشد. (ماده ۱۸ کنوانسیون حقوق دریاهای)

۲-۴-۲- منطقه نظارت (منطقه مجاور دریایی)

دومین منطقه دریایی از قلمرو کنوانسیون است که بعد از دریای سرزمینی قرار دارد و در واقع دومین منطقه دریایی پس از خط مبدأ است. عرض این منطقه ۱۲ مایل از دریای سرزمینی می‌باشد. آبهای منطقه مجاور، آبهای بین‌المللی هستند یعنی در این آبها، برخلاف دریای سرزمینی که مقید به حقوق انحصاری کشورهای ساحلی می‌باشد، هیچ گونه قید و بندی برای دریانوردی بین‌المللی وجود ندارد و دولت‌های ساحلی در آن دارای حقوق محدودی به منظور اعمال قوانین گمرکی، مالی، بهداشتی و مهاجرتی هستند.

یعنی کشور ساحلی می‌تواند در منطقه نظارت از نقض قوانین مذکور در داخل قلمرو و یا دریای سرزمینی خود جلوگیری کند و همچنین نقض قوانین و مقررات فوق را که در داخل قلمرو و یا دریای سرزمینی وی ارتکاب یافته مجازات نماید. (بند ۱ از ماده ۳۳ کنوانسیون حقوق دریاهای) فاصله

حد خارجي منطقه مجاور با خط مبدأ که عرض درياي سرزميني از آنجا گرفته مي‌شود، نبايد از بيش از ۲۴ ميل دريايي تجاوز گردد/پورنوري، منصور، ۱۳۸۳/.

۲-۴-۳- منطقه انحصاري - اقتصادي

همچنين منطقه انحصاري اقتصادي که يکي از بزرگترين مناطق دريايي محسوب مي‌شود نيز در حيطه قلمرو اين کنوانسيون قرار مي‌گيرد که ناحيه اي است آن طرف و مجاور درياي سرزميني، که در آن منوط به رعايت نظام حقوقي خاص مقرر در کنوانسيون ۱۹۸۲، حقوق و صلاحيت هاي کشور ساحلي و حقوق و آزادي هاي ساير کشورها، تابع مقررات مربوطه اين کنوانسيون مي‌باشند. آبهاي اين منطقه جزو آبهاي بين المللي است و داراي عرض ۲۰۰ ميل (۴۰۰ كيلومتر) از خط مبدأ مي‌باشد. (ماده ۵۵ کنوانسيون حقوق درياها) برقراري محدوده ۲۰۰ ميلي براي منطقه انحصاري اقتصادي در سطح جهان باعث شده است که حدود ۳۶ درصد کل مساحت درياها و اقيانوسها به صورت منطقه انحصاري اقتصادي درآيد. گرچه اين محدوده درصد نسبتاً کوچي از کل مساحت درياها است ولي منطقه‌اي که تحت پوشش محدوده ۲۰۰ ميل قرار مي‌گيرد، دربرگيرنده بيش از ۹۰ درصد از ذخاير قابل بهره‌برداري تجاري شيلات، حدود ۸۷ درصد از ذخاير شناخته شده نفت در زير آب درياهاي جهان و حدود ۱۰ درصد از کلوخه‌هاي منگنز است. به علاوه قسمت مهم از تحقيقات علمي دريايي در اين منطقه انجام مي‌گيرد و تقريباً اکثر مسيرهاي مهم کشتيراني در جهان، داخل اين منطقه واقع شده‌اند.

به لحاظ اين اهميت دريايي منطقه انحصاري اقتصادي، کشورهاي ساحلي از سال ۱۹۷۱ درصد بهره‌برداري از اين منطقه برآمدند تا نهايتاً به موجب کنوانسيون ۱۹۸۲ حقوق درياها، وجود اين منطقه براي کشورهاي ساحلي به رسميت شناخته شد و اختيار ايجاد اين منطقه تا ۲۰۰ ميل به آنها داده شد. دولت ساحلي در اين منطقه، داراي حقوق انحصاري در مورد منابع طبيعي و ساير صلاحيت‌هاي مربوطه است و دولت‌هاي ثالث داراي آزادي کشتيراني، پرواز و کابل‌کشي و لوله‌گذاري هستند/پورنوري، منصور، ۱۳۸۴/.

در اين منطقه حقوق و تکاليف دولت ساحلي به طور کلي در ماده ۵۶ کنوانسيون حقوق درياها درج گرديده است، بدین صورت که:

۱- در منطقه انحصاري اقتصادي، کشور ساحلي:

الف) براي اکتشاف، استخراج، حفاظت و مديريت منابع زنده و غير زنده آب هاي بالاي بستر يا روي بستر و زير بستر دريا و در مورد ساير فعاليت هاي مربوط به اکتشاف و استخراج اقتصادي منطقه، از قبيل توليد نيرو از آب، امواج و بادهای حق حاکميت دارد.

ب) به نحو مذکور در مقررات اين کنوانسيون در ارتباط با امور زير صلاحيت دارد:

۱- ساخت و استفاده از جزاير مصنوعي، تأسيسات و بناها

۲- تحقیقات علمی دریایی

(ج) سایر حقوق و تکالیف مقرر در کنوانسیون ۱۹۸۲ را دارا می‌باشد.

(۲) در اعمال حقوق خود و انجام تکالیفش تحت این کنوانسیون در منطقه انحصاری اقتصادی کشور ساحلی به حقوق و تکالیف سایر کشورها توجه مقتضی خواهد داشت و به نحو منطبق با مقررات کنوانسیون حقوق دریاها رفتار خواهد کرد.

(۳) حقوق ذکر شده در موارد بالا، در مورد بستر و زیر بستر دریا، مطابق با مقررات مندرج در قسمت ۶ کنوانسیون حقوق دریاها، اعمال خواهند شد /پورنوری، منصور، ۱۳۸۳/.

برای اجرای حقوق صلاحیتی، کشور ساحلی می‌تواند هم خود و یا سایر کشورها را در ساختار جزایر سهیم کرده و در اطراف جزایر تا حداکثر ۵۰۰ متر (به شعاع ۵۰۰ متر) حریم ایمنی تعیین کند و قوانین ملی خود را در رابطه با امور مالی، بهداشتی، مهاجرتی، در مورد جزایر اعمال کند. هم چنین کشور ساحلی مکلف است محل جزایر را به اطلاع سایر کشورها رسانده و از احداث این گونه جزایر در مسیرهای شناخته شده بین المللی جلوگیری کند. پس از استفاده از این جزایر، نسبت به برداشتن آن‌ها نیز اقدامات لازم را به عمل آورد.

کشور ساحلی در رابطه با حفاظت از محیط زیست دریایی در منطقه انحصاری اقتصادی، می‌تواند قوانین داخلی را که منطبق با استانداردهای بین المللی است اعمال کند. یعنی قوانین ملی به منطقه انحصاری اقتصادی تسری می‌یابند که این بدین معنا است که حفاظت از محیط زیست به عهده کشور ساحلی است.

کشور ساحلی مکلف است حد مجاز استفاده از آبزیان دریایی را به روشهای دریایی و نیز میزان توان مندی خود را در این خصوص، تعیین و اعلام کند. اگر توانمندی کشور ساحلی (ظرفیت بهره برداری) تا حد مجاز صید نباشد (کمتر از حد مجاز صید باشد)، در این صورت کشور ساحلی مکلف است که با قراردادهای ۲ جانبه، کشورهای محصور در خشکی منطقه را برای استفاده تا حد مجاز از مشاغل ماهیگیری و تفریحی در دریا، در صورت امکان، مساعدت نماید.

/آقایی، بهمن، ۱۳۸۴/.

منوط به رعایت مقررات مربوطه کنوانسیون حقوق دریاها، در منطقه انحصاری اقتصادی، تمام کشورها، اعم از کشورهای ساحلی یا محصور در خشکی، از آزادی های دریانوردی، پرواز و نصب خطوط لوله و کابل های زیردریایی مذکور در ماده ۸۷ و سایر استفاده های قانونی بین المللی از دریا، در ارتباط با این آزادی ها، از قبیل اموری که با عملیات کشتی ها، هواپیماها و خطوط و کابل های زیردریایی مربوط هستند و با سایر مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ قابل انطباق می‌باشند، برخوردار خواهند بود.

به علاوه کشورهای غیر ساحلی می‌توانند از آبزیان دریایی منطقه مشروط به موافقت نامه های دوجانبه و چندجانبه با کشورهای ساحلی بهره برداری نمایند که در این صورت کشور ساحلی

مكلف است کشورهای غیر ساحلی منطقه مانند کشورهای محصور در خشکی و هم چنین کشورهای محروم جغرافیایی را برای استفاده از آبریزان دریایی یا موافقتنامه دوجانبه سهیم کند. یعنی اگر کشور ساحلی، خود نتواند تا حداکثر صید مجاز از آبریزان استفاده کند، باید نسبت به مازاد توانایی خود تا حد صید مجاز، سایر کشورهای فوق را در بهره‌برداری شریک کند. کشورهای غیرساحلی، در اعمال حقوق و انجام تکالیف خود در منطقه انحصاری اقتصادی کشورها به حقوق و تکالیف کشور ساحلی توجه مقتضی خواهند داشت و قوانین و مقررات کشور ساحلی که مطابق با مقررات کنوانسیون حقوق دریاها و سایر قواعد حقوق دریاها بین الملل تصویب شده‌اند را تا آنجا که با مقررات مربوط به حقوق و تکالیف سایر کشورها غیر قابل انطباق نباشد، رعایت خواهند نمود /پورنوری، منصور، ۱۳۸۴/.

۴-۲-۴- منطقه دریای آزاد

آخرین و وسیع‌ترین منطقه دریایی که جز قلمرو کنوانسیون تلقی می‌گردد دریای آزاد است شامل به جز آبهای داخلی، دریای سرزمینی، دریای نظارت و دریای انحصاری اقتصادی، بقیه مناطق دریایی را دریای آزاد گویند که بعد از ۴۰۰ کیلومتری ساحل شروع می‌شود. مواد ۸۶ تا ۱۲۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، جمع بندی از قوانین حاکم بر دریای آزاد است.

قوانین حاکم بر دریای آزاد، ناظر بر تعریف حقوق و آزادی‌ها و تکالیف دولت‌ها در دریای آزاد است. دریاهای آزاد برای استفاده همه کشورها اعم از ساحلی و محصور در خشکی باز می‌باشند و در تملک و حاکمیت انحصاری هیچ کشوری نمی‌باشند. (مواد ۸۷ و ۸۹ کنوانسیون حقوق دریاها) آزادی‌های دریای آزاد تعریف و یا به عبارتی دیگر، قانونمند شده است و در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها هر یک ضوابط خاصی برای استفاده دارد. این آزادی‌ها عبارتند از:

۱. آزادی کشتی رانی یا دریانوردی برای مقاصد مختلف تجاری، نظامی، تحقیقاتی و ...
۲. آزادی هوانوردی یا استفاده از فضای بالای دریای آزاد (آزادی پرواز)
۳. آزادی نصب و عبور لوله‌های نفت و گاز و کابل‌های مخابراتی دریایی
۴. ایجاد جزایر مصنوعی و سایر تأسیسات برای استفاده از دریای آزاد
۵. آزادی ماهیگیری با رعایت معاهدات بین المللی
۶. آزادی تحقیقات علمی دریایی

تکالیف کشورها در مقابل این حقوق و آزادیها، توجه لازم به حقوق سایر کشورها و رعایت آزادی‌های یکدیگر در صدد مقررات بین الملل، حفاظت و مدیریت منابع زنده دریا آزاد و حفظ محیط زیست دریای آزاد (به موجب تعدادی از معاهدات بین المللی برای جلوگیری از آلودگی محیط زیست) می‌باشد /پورنوری، منصور، ۱۳۸۳/.

همان‌گونه که در قسمت اول این بخش توضیح داده شد محدوده آب‌های داخلی این کشورها، تحت پوشش کنوانسیون نمی‌باشد با این حال کشورها می‌توانند این کنوانسیون را برای آب‌های داخلی خود به کار برند. طبق ماده ۷ پروتکل ۱۹۹۶ کنوانسیون نیز این اختیار به اعضای متعاهد پروتکل داده شده است که بنابر صلاحدید خود مفاد پروتکل یا دیگر تدابیر قانونمند و مجاز مؤثر را به منظور کنترل دفع و سوزاندن عمدي مواد زائد یا دیگر مواد، در محدوده آب‌های داخلی خود به کار گیرند و متعاقباً موارد مربوط به قانونگذاری و مکانیزم‌های سازمانی لازم را در خصوص تطابق و تنفیذ مقررات پروتکل در حیطه آب‌های داخلی دریایی خود، در اختیار سازمان قرار دهند.

۲-۵ - تعهدات و مسئولیت های کشورهای عضو کنوانسیون لندن

۲-۵-۱ - اجرای اصول حقوقی بین المللی مندرج در کنوانسیون

در فرآیند تدوین و توسعه حقوق بین الملل محیط زیست، همانند سایر شاخه های علم حقوق، برخی اصول شکل گرفته اند که از آنها میتوان بعنوان ارکان اصلي و اصول بنیادین حقوق بین الملل محیط زیست یاد کرد. این اصول که عمدتاً از عرف بین الملل وارد متون نوشته و قراردادی شده اند، تمام اعضای جامعه بین المللی را متعهد و ملزم می‌کنند، اگرچه درجه الزام آوری آنها متفاوت است. این اصول مبانی فراتر از اصول و مبانی معمولی داشته و نقشی به مراتب مهم‌تر و مؤثرتر ایفا می‌کنند. این اصول نه تنها در روند ایجاد قواعد بین المللی زیست محیطی نقش بسزایی داشته اند بلکه در روند اجرا و تفسیر معاهدات زیست محیطی و حل اختلافات دولتها در زمینه مسائل مرتبط با محیط زیست نیز مهم بوده اند. اصول مذکور در روند تحولات حقوق بین الملل محیط زیست در آینده نیز از اهمیت بالایی برخوردار خواهند بود و همواره در حال ایجاد، گسترش و تکامل می باشند. به این اصول باید در يك مجموعه یکپارچه واحد نگریست "اصل بهره‌برداری و استفاده منطقی و منصفانه از منابع" یا "اصل ممنوعیت وارد آمدن خسارت بر قلمرو سرزمینی دولت دیگر"، "اصل همکاری بین‌المللی" و چند اصل دیگر، تعدادی از این اصول هستند که هم بر قواعد بین‌المللی و هم بر قواعد داخلی حقوق کشورها مؤثر هستند و تأثیر آنها را در هریک از این دو گستره نمی‌توان نادیده گرفت یا بی‌اثر بر حیطه دیگر بررسی کرد /ناظمی، مهرداد، ۱۳۸۵/ .

اعضای متعاهد کنوانسیون لندن، در اقدامات خود چه در سطح بین‌المللی و چه در اجرای ملی، به منظور نیل به اهداف این کنوانسیون و اجرای مفاد آن، از جمله از طریق این اصول راهنمایی خواهند شد. در این بخش هریک از تعهدات اعضای متعاهد به این کنوانسیون را در قالب اصول حقوقی مندرج در کنوانسیون، با چشم‌اندازی واحد در زمینه حقوق داخلی و بین‌المللی کشورها مورد بررسی قرار می‌دهیم. ولی پیش از آن باید به چند نکته اشاره کرد که این اصول در همه سیستم‌ها و نظام‌های حقوقی، قابلیت اجرا دارند و شاید همین امر است که بر اهمیت این اصول به ویژه در جنبه بین‌المللی و تطبیق آن می‌افزاید.

۲-۵-۱-۱- اصل حاکمیت دولت‌ها بر منابع طبیعی خویش و آزادی بهره‌برداری از آنها (اصل عدم اضرار به سرزمین‌های کشورهای دیگر)

در این کنوانسیون بسیاری از اصول حقوقی مطرح در حقوق بین‌الملل محیط زیست تدوین گردیده است که از آن جمله می‌توان به "اصل ممنوعیت وارد آمدن خسارت بر قلمرو سرزمینی دولت دیگر" یا اصل حاکمیت اشاره نمود. این اصل از اصول پایه ای حقوق بین‌الملل و از جمله اصولی است که مقام نخست را در میان سایر اصول حقوق بین‌الملل محیط زیست دارا می‌باشد. این اصل قبل از ورود به حقوق بین‌الملل محیط زیست، در حقوق ملی بسیاری از کشورها مثل ایران، فرانسه و روم باستان وجود داشته و در اسلام از این اصل به عنوان "اصل لا ضرر و لا اضرار فی الاسلام" نام برده شده است. این اصل که یکی از کهن‌ترین اصول حقوق بین‌الملل عمومی و در درجه ناشی از حقوق داخلی است، بدین معنا می‌باشد که یک دولت در قلمرو خود دارای صلاحیت انحصاری است. به عبارت دیگر دولت تنها قدرتی است که می‌تواند قواعد حقوقی الزام‌آوری را در قلمرو خود به تصویب برساند و اجرا کند.

همچنین اعمال قوه قضات قضات نیز نتیجه‌ای از همین اصل مذکور است. قلمرو این اصل نیز به تبعیت وسعت قلمرو دولت، نه تنها شامل خشکی، بلکه شامل آب‌های سرزمینی واقع در محدوده مرزهای یک دولت هم می‌شود.

نتیجه حاصل از مفهوم قدرت منحصر به فرد دولت‌ها بر قلمرو سرزمینشان این است که هیچ قدرت عمومی دیگری، خواه دولت دیگری باشد و خواه سازمانی بین‌الدولی، حق مداخله در قلمرو صلاحیت انحصاری وی را ندارد. اصل مذکور در بسیاری از معاهدات زیست محیطی بین‌المللی و اسناد سازمان‌ها و کنفرانس‌های بین‌المللی مورد توجه قرار گرفته و منعکس گردیده است. در این رابطه بند ۷ ماده ۲ منشور سازمان ملل متحد اعلام می‌کند که:

«هیچیک از مقررات مندرج در این منشور، ملل متحد را مجاز نمی‌داند که در اموری که ذاتاً تحت صلاحیت داخلی کشورهاست دخالت کنند و اعضا را نیز ملزم نمی‌کند که چنین موضوعاتی را برای حل و فصل، تابع مقررات این منشور قرار دهند.» /حبیبی، محمدحسن، ۱۳۸۴/.

اصل ۲۱ بیانیه استکهلم که در اصل دوم بیانیه ریو نیز آمده است، اصل مذکور را این‌گونه تعریف می‌نماید: «دولت طبق منشور ملل متحد و اصول کلی حقوق بین‌الملل دارای حق حاکمیت بهره‌برداری از منابع طبیعی خود مطابق سیاست‌های زیست محیطی خود می‌باشند.» هرچند این‌گونه امور در صلاحیت داخلی دولت‌ها است و بر همین اساس و بر مبنای ماده ۲ منشور ملل متحد، سازمان ملل و کشورها نیز حق دخالت در آن را ندارند. برخی از مسائل مورد شمول اعمال حاکمیت، اهلیت بیشتری می‌یابند، مانند صلاحیت انحصاری استفاده اقتصادی از منابع طبیعی، آلودگی دریاها که گاه مواردی مثل مورد اخیر، محدود به صلاحیت سرزمینی نمی‌شوند. این گونه مسائل می‌توانند با اعمال

حاکمیت در تضاد بوده و در عین حال بخش مهمی از مسائل زیست محیطی را تشکیل دهند/وثیق پور، امیر، ۱۳۸۲/.

پس در اینجا اصلی که به عنوان "اصل عدم اضرار" به سرزمین کشورهای دیگر شناخته می‌شود مطرح می‌شود به این مفهوم، با این که در حقوق بین‌الملل معاصر، دولت‌ها همچنان به عنوان بازیگران اصلی در روابط بین‌المللی تلقی می‌گردند و حاکمیت دولت‌ها یکی از پایه‌های حقوق بین‌الملل است، اما این حق حاکمیت مفهومی کاملاً انحصاری به شمار نمی‌آید بلکه دولت‌ها اجازه دارند تا مطابق سیاست‌های خود (البته تابع حقوق بین‌الملل) عمل نمایند، مشروط بر آنکه از سرزمین خود به نحوی که مغایر با حقوق دیگران باشد، استفاده نکنند/زارع، علی، پورهایمی، عباس، ۱۳۸۶/.

قسمت دوم اصل ۲۱ اعلامیه استکهلم نیز بوجود چنین حق و تکلیفی که روی دولت‌های دیگر تأثیر بگذارد، تأکید می‌کند که: «مسئولیت تضمین یا کنترل فعالیت‌های داخل قلمروشان به نحوی که

صدمه‌ای به محیط زیست کشورها یا ماورا قلمرو آنها وارد نکند به عهده آنهاست. این اصل همچنان بطور صریح تثبیت و در حقوق بین‌الملل رعایت می‌گردد. بنابراین، حاکمیت دولت به موجب دیگر الزامات نیز که ریشه در حقوق بین‌الملل عمومی دارد، محدود می‌شود/حبیبی، محمدحسن، ۱۳۸۶/.

این اصل نه تنها يك اصل عرفی است و در اکثر معاهدات بین‌المللی و اسناد غیرالزام‌آور حقوقی مندرج می‌باشد بلکه به اعتقاد بسیاری حقوقدانان بین‌المللی این اصل امروزه به عنوان یکی از قواعد آمره بین‌المللی درآمده است. در کنوانسیون لندن، این اصل در مقدمه کنوانسیون تصریح شده است: «با تصدیق این که دولت‌ها براساس منشور ملل متحد و اصول حقوق بین‌الملل دارای حق حاکمیت جهت بهره برداری از منابع دریایی خویش بر طبق خط مشی‌های زیست محیطی خود می‌باشند، وظیفه دارند اطمینان حاصل کنند که این فعالیت‌ها در قلمرو یا کنترل آنها، آسیبی به محیط زیست سایر کشورها یا مناطق فراتر از حدود حاکمیت ملی آنها وارد نمی‌نماید.»

و این خود گویای این مطلب است که اعضای متعاهد این کنوانسیون در اعمال حقوق و آزادی‌های مذکور طبق این اصل حقوقی، باید مراقب باشند تا فعالیت‌های موجود در مناطق تحت کنترل آنها، باعث وارد آمدن زیان به محیط زیست سایر مناطق نگردد. البته بر همین اساس محیط زیست آنان نیز باید از ضررهای با منشأ خارجی مصون باشد.

۲-۱-۵-۲- اصل حمایت و حفاظت از محیط زیست

از اصول پایه‌ای دیگر در حقوق بین‌الملل محیط زیست، اصل حمایت و حفاظت از محیط زیست است. همانطور که از نام این اصل برمی‌آید، حمایت و حفاظت از محیط زیست به عنوان اصلی پذیرفته شده است که در جهت بقای نسل بشر و حفظ محیط زندگی وی کارساز است/وثیق پور، امیر، ۱۳۸۲/.

این اصل در چارچوب يك الزام برتر، هدف خاصی را مشخص می‌کند و آن الزام دولت به همکاری است. براساس این اصل که در معاهدات بین‌المللی و اسناد سازمان‌ها و کنفرانس‌های جهانی موردتوجه قرار گرفته است، دولت‌ها موظف هستند از صدمه زدن به محیط زیست بپرهیزند و از آن حمایت و حفاظت کنند. یکی از متون مشخص در مورد این اصل، ماده ۱۹۲ کنوانسیون حقوق دریاها است که می‌گوید: «دولت‌ها متعهد هستند که از محیط زیست دریایی حمایت و حفاظت نمایند». البته باید توجه داشت که این التزام صرفاً مربوط به يك بخش از محیط زیست است. هر چند در بردارنده اصل کلی قابل توجه مبنی بر شمول همه مناطق دریایی است اعم از آن بخش از دریای سرزمینی که در انحصار صلاحیت دولت ساحلی است و آن قسمت از مناطق مشترک مانند دریاهای آزاد و یا حتی شامل میراث مشترک بشریت مانند منابع کانی بستر دریا/ناظمی، مهرداد، ۱۳۸۵/.

تعریف رسمی از اصطلاحات ^۱Protect و ^۲Preserve وجود ندارد. اما هر دو در ماده ۱۹۲ کنوانسیون حقوق دریاها به کار رفته‌اند که به صراحت معنی شان با هم فرق می‌کند. آنچه از کلمه حفاظت می‌توان دریافت، دربردارنده يك اصل کلی است که شامل هر دو این تعبیر می‌شود از جمله خودداری از اعمال زیان آور و اتخاذ اقدامات مثبت برای مراقبت در حدی که به خرابی محیط زیست منتهی نشود. در مفهوم عام، حفاظت شامل طرح جامع اکولوژیک و مدیریت مربوط به آن به انضمام قوانین پایه ای، رویه‌ها و سازمانهای ذیربط در مقیاس ملی می‌شود. آنچه از اصطلاح نگهداری تداعی می‌شود مراقبت طولانی تر با در نظر گرفتن حقوق و منافع نسل های آینده است و اینکه برای چه اشخاصی از منابع طبیعی باید حفاظت شود. اصطلاح ^۳Conservation دارای يك حوزه محدودتری است اما شامل عنوان حفاظت نیز می‌شود. این اصطلاح به طور معمول در حوزه منابع حیاتی و آن هم بر مبنای وضعیت فعلی مورد استفاده قرار می‌گیرد و بیشتر خواستار بهبود و اصلاح وضعیت موجود است که امکان استمرار منبع حیاتی را فراهم کند/حبیبی، محمدحسن، ۱۳۸۴/.

بسیاری از مفاد کنوانسیون از جمله مفاد ۴، ۶، ۷ و ۱۲ در راستای اعمال این اصل حقوقی چندین روش و راهکار را ارائه می‌نمایند در واقع می‌توان گفت این اصل در ادامه اصل پیشین و جهت جلوگیری از عدم اضرار به سرزمین کشورهای دیگر، اصول و قواعدی را جهت اجرا توسط اعضا مشخص کرده است که با بکارگیری آنها، از ایجاد صدمات فرامرزی آلودگی دریاها به ویژه از طریق دفع مواد، جلوگیری شود. از جمله ماده ۴ این کنوانسیون که مقرر می‌دارد: «اعضای متعاهد می‌بایست از دفع هرگونه مواد زائد یا دیگر مواد در دریا، به هر شکل یا در هر شرایطی، به استثنای موارد مشخص شده‌ی ذیل، ممانعت به عمل آورند:

(الف) دفع مواد زائد یا دیگر مواد مندرج در ضمیمه ۱ کنوانسیون در دریا ممنوع است.

^۱ - حفاظت کردن

^۲ - نگهداری کردن

^۳ - محافظت

ب) دفع مواد زاید یا دیگر مواد مندرج در ضمیمه ۲ کنوانسیون در دریا، مستلزم صدور مجوز خاص مقدم می‌باشد.

ج) دفع مواد زائد یا دیگر مواد در دریا که غیر از موارد مندرج در ضمیمه ۱ و ۲ کنوانسیون هستند، مستلزم صدور مجوز عام مقدم می‌باشند.

کنوانسیون در این ماده ۲ فهرست از مواد را مشخص کرده است. تخلیه نوع اول زائدات و سایر موادی که در ضمیمه ۱ آمده است کلاً ممنوع است، حال آنکه تخلیه زائدات و سایر مواد مندرج در ضمیمه ۲، نیاز به اجازه خاص قبلی داشته و تخلیه کلیه مواد زائد و دیگر مواد فهرست نشده، نیازمند اجازه عام قبلی است.

نحوه اجرای تعهدات اعضاء در قالب این ماده در قالب نظام‌هایی خواهد بود که تنها بعد از ملاحظه دقیق کلیه عوامل موضوع ضمیمه ۳ کنوانسیون صورت خواهند گرفت که ملاحظات مذکور در بخش الزامات فنی کنوانسیون به تشریح مورد بررسی قرار گرفته اند.

علاوه بر این مورد، موارد متعدد دیگری هم در کنوانسیون لندن به چشم می‌خورند که حاکی از مورد توجه قرار دادن اصل حمایت و حفاظت محیط زیست می‌باشند از جمله :

- انتخاب مرجع ملی کنوانسیون و شرح وظایف آن

از جمله تکالیف دول متعاقد، در چارچوب الزامات کنوانسیون، انتخاب و تخصیص مرجع یا مراجعی داخلی برای رسیدگی به امور ذیل می‌باشد:

- صدور «مجوزهای خاص مقدم» برای انجام عملیات دفع مواد زایدی که در ضمیمه ۲ از

کنوانسیون درج شده اند، شامل صدور مجوز دفع برای موادی که در ضمیمه ۲ کنوانسیون ذکر شده اند و مواد مندرج در ضمیمه ۱ کنوانسیون که در شرایط اضطراری، با در نظر گرفتن ملاحظات می‌توانند دفع شود.

- صدور «مجوز عام مقدم» برای انجام عملیات دفع، برای مواردی غیر از آنچه در ضمیمه ۱ و ۲ کنوانسیون ذکر شده است.

- ثبت و نگهداری مشخصات موادی که برای آنها، مجوز دفع صادر شده است شامل نوع، مقدار، محل دفع، زمان دفع و روش دفع (ایجاد بانک اطلاعاتی).

- پایش شرایط دریاها در راستای نیل به اهداف کنوانسیون به طور انفرادی یا با همکاری سایر اعضای متعاقد و سازمان‌های بین‌المللی ذیصلاح.

دولت متعاقد، این تکالیف را بطور انفرادی یا با همکاری سایر دول متعاقد و سازمان‌های بین‌المللی ذیصلاح انجام می‌دهد (ماده ۶ کنوانسیون).

طرفین متعهد باید به صورت فردی یا در تشریک مساعی با دیگر طرفین و سازمان‌های بین‌المللی ذیصلاح، به صورت مستقیم یا از طریق دبیرخانه‌ای که در چارچوب یک موافقت‌نامه منطقه‌ای تأسیس شده است، شرایط دریاها را برای اهداف این کنوانسیون مورد پایش قرار دهند و

اطلاعات مربوطه به اقدامات پایش را مطابق با فرم‌های پذیرفته شده در این خصوص یا مطابق با هر سیستم دیگر اطلاع‌رسانی، به دبیرخانه کنوانسیون و در موارد مقتضی به دیگر دول متعاقد گزارش دهند.

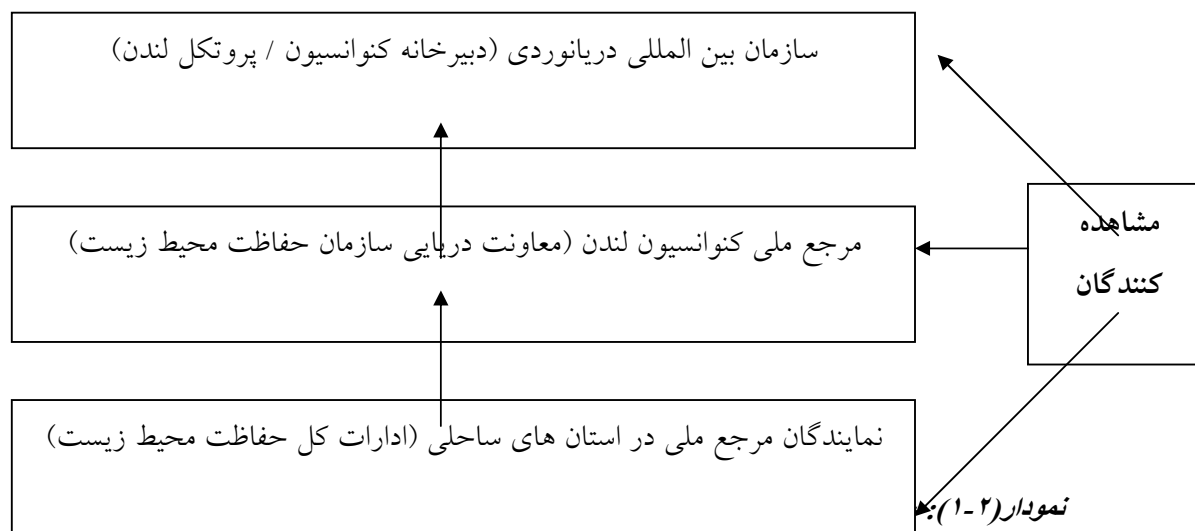
همچنین اعضای متعاقد بایستی دبیرخانه را از مجوزهای صادر شده و اطلاعات مربوط به مواد زایدی که هر ساله در دریا دفع و سوزانده می‌شود، مطلع سازد. بنابراین طرفین باید نسخه‌هایی از خلاصه گزارشات، به همراه جزئیات تحقیق و گزارشات ارزیابی ناشی از پایش مکان‌های دفن را یا مناطق گسترده‌تر دریایی مربوط به دفع و عملیات سوزاندن زباله در دریا را در اختیار دبیرخانه قرار دهند. (مجموعه گزارشات اعضا در خصوص دفع و زباله‌سوزی در دریاها به پیوست تحقیق ارائه گردیده است.)

فرآیندهای گزارش دهی در چارچوب کنوانسیون / پروتکل لندن را میتوان در سطوح زیر تعریف کرد:

سطح اول) ارسال گزارش به مرجع ملی کنوانسیون / پروتکل لندن از سوی مسئولین اجرایی عملیات دفع پس از انجام عملیات دفع براساس مجوزهای صادر شده

سطح دوم) ارسال گزارش به سازمان بین المللی دریانوردی (دبیرخانه کنوانسیون / پروتکل لندن) از سوی مرجع ملی درخصوص سوابق دفع‌های انجام شده در کشور

نمودار زیر ارتباط بین سطوح مذکور را نمایش می‌دهد:



در طراحی و انجام اقدامات پایشی صورت گرفته برای اهداف این کنوانسیون، کشورها باید هرگونه دستورالعملی را در این زمینه که توسط گروه تخصصی در امر دفن آماده شده و نیز جدیدترین و مناسب‌ترین رایزنی‌ها را مدنظر قرار دهند. نحوه اجرای تعهدات اعضا در قالب این ماده

نیز، در بخش الزامات فنی کنوانسیون به تشریح مورد بررسی قرار گرفته است. دول متعاهد می‌بایست درخصوص دستورالعمل تهیه این گزارش‌ها و ماهیت آن‌ها با یکدیگر مشورت و توافق نمایند. مراجع ملی دول متعاهد مسئول هستند در تعامل با یکدیگر، سیستم جامع گزارش‌دهی تبیین نموده و متقابلاً پس از توافق با یکدیگر، آن را اجرا نمایند. فرم‌های مربوط به گزارش‌دهی درخصوص مجوزهای صادر شده و همچنین پایش شرایط دریاها توسط دبیرخانه لندن تهیه شده است و از اعضای متعاهد درخواست نموده است این فرم‌ها را به کلیه نهادها و سازمان‌ها و تشکیلات دریانوردی و هوانوردی خود ابلاغ نمایند.

با توجه به موارد ذکر شده، تعیین مرجع ذیصلاح با شرح وظایف فوق، از الزامات اصلی و بنیادین اجرای مقررات کنوانسیون لندن می‌باشد که قانون داخلی براین اساس می‌بایست تصریح و تکمیل گردد. از آنجا که در جمهوری اسلامی ایران، مرجع ملی کنوانسیون براساس قانون داخلی، «سازمان حفاظت محیط زیست» می‌باشد، معاونت محیط زیست دریایی مناسب‌ترین بخش از این سازمان به عنوان مقام ذیصلاح اجرای الزامات این بند تشخیص داده شده است.

همچنین ذیل بند ۲ همین ماده از کنوانسیون آمده است که برای همه مواد در نظر گرفته شده که قرار است در قلمرو یک عضو بارگیری و دفع شوند یا با کشتی‌هایی با پرچم یک کشور حمل شوند، باید توسط مقامات ملی مجوز صادر شود با این عنوان که:

مرجع یا مراجع ذیصلاح عضو متعاهد موظف‌اند نسبت به صدور مجوز خاص مقدم یا عام مقدم، برای موادی که برای دفع در نظر گرفته شده اند، اقدام نمایند، اگر:

- این مواد در قلمرو دولت متعاهد بارگیری شده است.
 - این مواد توسط کشتی یا هواپیمایی که در قلمرو دولت متعاهد ثبت شده یا پرچم آن را دارد، بارگیری شده است، مادامیکه بارگیری در قلمرو دولت غیر متعاهد به کنوانسیون انجام گیرد.
- از دیگر ابزار تعیین شده توسط کنوانسیون، برای حفاظت و حمایت از محیط زیست دریایی ناشی از آلودگی مواد زاید و دیگر مواد، قانون‌گذاری جهت تنظیم ریزش مواد زاید توسط اعضا می‌باشد. طبق ماده ۷ کنوانسیون اعضای متعاهد می‌بایست به منظور تنظیم روش ریزش مواد زائد برای موارد زیر قانون‌گذاری کنند:

الف) شناورها و هواپیماهایی که در قلمرو عضو متعاهد کشور ثبت شده و پرچم آن را داراست.

ب) شناورها و هواپیماهایی که در قلمرو عضو یا آب‌های سرزمینی آن موادی را بارگیری کنند که قرار است دفع گردند.

ج) کشتی‌ها و هواپیماهایی که تحت صلاحیت آن دولت هستند و تصور می‌شود که کاری در ارتباط با ریزش مواد زائد انجام می‌دهند.

قیود و مقررات وضع شده در ماده ۷ کنوانسیون دربردارنده گستره وسیعی از اقدامات برای اجرای کنوانسیون می‌باشد. اگرچه محور اصلی این مقررات این است که کشورهای ساحلی وظیفه دارند کنوانسیون را در محدوده حاکمیت خود اجرا کنند. اجرای کنوانسیون در دریاهای آزاد اساساً وظیفه‌ی کشوری است که دفع زایدات در آن ثبت شده است، یعنی کشور پیشرو یا کشور صاحب پرچم یا صاحب کشتی دفع کننده. در این زمینه، اجرا بدان معنی است که هیچ فعالیت غیرقانونی دفع انجام نشود و شرایط مندرج در مجوزهای دفن برآورده شود و زایدات در همان مکان انتخاب شده و نه در جای دیگر دفع شود [Imo Website, 2008].

کنوانسیون مزبور، در زمینه اجرای مقررات، بسیار دقیق نیست. به نظر می‌رسد جواب این مطلب در قواعد عمومی حقوق عرفی باشد یعنی دولت ساحلی می‌تواند علیه هر کشتی‌ای که به طور غیرقانونی مشغول ریزش مواد زائد در دریای سرزمینی باشد و نیز علیه هر کشتی‌ای که مشغول ترك بندر به منظور ریزش مواد زاید بدون کسب مجوزهای لازم باشد، اقدام کند.

ذیل همین ماده از کنوانسیون آمده است که دولت‌های عضو باید برای ممانعت یا مجازات نقض کننده کنوانسیون تدابیری اتخاذ کنند.

باید توجه کرد که طبق ماده ۱۳ کنوانسیون لندن، دول عضو توافق کرده‌اند بعد از اتمام کار کنفرانس سوم حقوق دریاهای نشست‌ی تشکیل دهند و درباره ماهیت و دامنه حقوق و مسئولیت‌های دولت ساحلی برای اعمال کنوانسیون در مناطق مجاور و ساحلی آن مذاکره کنند. چراکه در زمان تهیه متن کنوانسیون لندن، موضوع صلاحیت در دریا به موجب حقوق بین‌الملل، کاملاً حل نشده بود.

همچنین ذیل بند ۳ این ماده، اعضا توافق نموده‌اند در راستای توسعه دستورالعمل‌هایی برای کاربرد اثربخش الزامات کنوانسیون به ویژه در دریاهای آزاد، شامل تبیین دستورالعمل‌هایی برای گزارش‌دهی موارد نقض کنوانسیون توسط هواپیماها و کشتی‌هایی که برخلاف مقررات کنوانسیون عمل دفع انجام می‌دهند، همکاری نمایند.

طبق این ماده، از مراجع ملی کنوانسیون خواسته شده است که نسبت به تهیه و ارسال گزارشات مربوطه به سازمانها و ارگانهای مرتبط، آژانسهای اجرایی و شبکه‌های دریانوردان، انجمن‌های خلبانی و خلبانان هواپیماها و غیره اقدام نمایند. این گزارشات به مراجع ملی کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی کشورها ارسال شده است.

همچنین درخصوص روش اجرایی گزارش‌دهی در مورد شناورها و هواپیماهایی که حال انجام عملیات دفع مشاهده می‌شوند، دبیرخانه کنوانسیون نسبت به تهیه فرم گزارش‌دهی اقدام نموده است.

جهت اجرای کنوانسیون در جمهوری اسلامی ایران، لازم است سازمان حفاظت محیط زیست به عنوان مرجع ملی کنوانسیون در تعامل با مرجع ملی سازمان بین‌المللی دریانوردی (سازمان بنادر

و کشتیرانی) اطلاعات مربوط به شناورهایی که در عملیات دفع مشارکت دارند یا موادی به هدف دفع در دریا بارگیری می‌نمایند را در اختیار داشته باشند.

همچنین براساس ماده ۱۲ کنوانسیون، اعضای متعاهد خود را ملزم نمودند تا از طریق سازمانهای تخصصی واجد صلاحیت و دیگر مراجع بین المللی نسبت به ارتقاء و ترویج اقداماتی به منظور حمایت از محیط زیست دریایی در مقابل آلودگی ناشی از موارد ذیل در راستای تحقق هدف کنوانسیون یعنی کنترل مؤثر تمامی منابع آلودگی چه به صورت عمدی و چه غیرتعمدی اقدام نمایند.

(الف) هیدروکربن‌ها، از جمله نفت و زایدات آن.

(ب) سایر مواد مضر و خطرناک که به وسیله کشتی برای مقاصد غیر از دفع حمل می‌شوند.

(ج) آلاینده‌های رادیواکتیو [تولید شده] از همه منابع از جمله کشتیها.

(د) مواد زاید ایجاد شده ناشی از عملیات کشتیها، هواپیماها و ...

(ح) عوامل شیمیایی و بیولوژیکی جنگ.

(و) زایدات و دیگر موادی که بطور مستقیم یا در نتیجه اکتشاف، استخراج، و مراحل عمل‌آوری آن در دریا ایجاد می‌شوند.

همچنین دول متعاهد می‌بایست با همکاری سازمان بین المللی مربوطه، به منظور تمایز نمودن کشتی‌هایی که در عملیات دفع شرکت می‌کند، نسبت به تبیین علائم مشخص اقدام نمایند و همچنین بر بکارگیری این علائم توسط کشتی‌ها نظارت نماید [سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۳۸۳]

۲-۵-۱-۳- اصل جلوگیری^۱

هم تجربه و هم عقیده متخصصین علمی ثابت می‌کند که اصل جلوگیری از بروز خسارات برای محیط زیست چه از جنبه اکولوژیک و چه از لحاظ اقتصادی به عنوان يك «قاعده طلایی» به حساب می‌آید. چون در برخی موارد جبران آسیب‌های وارده به محیط زیست غیر ممکن است. انقراض گونه‌های جانوری و گیاهی، فرسایش خاک یا حتی اثرات تخلیه مواد آلوده‌کننده پردوام در دریا، وضعیت‌های غیر قابل برگشتی ایجاد می‌کنند و حتی اگر خسارات وارده قابل جبران باشد هزینه‌های احیاء گران است.

به طور تقریبی همه اسناد حقوق بین الملل محیط زیست، اصل جلوگیری از تخریب محیط زیست را به عنوان يك حقیقت، واقعیت بخشیده‌اند که بیشتر آنها راجع به آلودگی دریاها، آب‌های داخلی، هوا یا حفاظت از منابع زنده است [حبیبی، محمدحسن، ۱۳۸۴].

بیانیه ریو در اصول ۱۴ و ۱۷ این اصل را مورد توجه قرار می‌دهند. اصل ۱۴ در مورد این

اصل

این گونه مقرر می‌کند: "دولت‌ها باید در جلوگیری و منع انتقال و سرایت فعالیت‌ها و موادی که

^۱ - Prevention

سبب بروز تخریب های شدید زیست محیطی شده و یا بهداشت مردم را به مخاطره می اندازند با سایر کشورها همکاری جدی به عمل آورند." در اصل ۱۷، ارزیابی پیامدهای زیست محیطی باید به عنوان ابزاری ملی درباره آن دسته از فعالیت هایی که ممکن است اثرات زیانبار جدی بر محیط زیست داشته باشند و اجرای آنها منوط به تصمیم مقامات ذی صلاح ملی است، پذیرفته شود. هم چنین ماده ۲۰۶ کنوانسیون حقوق دریاها بیان می کند: "وقتی کشوری دلایل منطقی در دست داشته باشد حاکی از اینکه فعالیتهای تهاجمی"

برنامه ریزی شده تحت صلاحیت یا کنترل وی ممکن است موجب آلودگی شدید یا تغییرات مهم و مضر در محیط زیست دریا شود، باید تا حد امکان آثار بالقوه این گونه فعالیت ها بر محیط زیست دریا را مورد ارزیابی قرار دهد و گزارشات حاصله از این ارزیابی ها را به نحو مقرر در ماده ۲۰۵ مبادله نماید." بند هشت ماده ۸ کنوانسیون ۱۹۹۲ تنوع زیستی و ماده ۲۲ کنوانسیون سازمان ملل متحد، بر حق استفاده غیر

کشتی رانی از آبراهه های بین المللی با پیش بینی تعهد منع ورود گونه های بیگانه به یک اکوسیستم و آبراهه های بین المللی که موجب خسارات زیست محیطی به دیگر دولت ها می شود، این اصل را برای اعضا به نحو دیگر مورد تأکید قرار می دهد.

به طور کلی باید گفت هدف اغلب اسناد زیست محیطی بین المللی منع و جلوگیری از ورود صدمات زیست محیطی است، خواه در مورد آلودگی دریایی یا آبهای داخلی، اتمسفر، خاک و یا حمایت از حیات انسانی یا منابع زنده باشد. در حالی که تنها تعداد کمی از اسناد بین المللی در مورد مسوولیت

بین المللی یا جبران خسارت برای قربانیان می باشد.

اصل جلوگیری مستلزم استفاده از فنون ویژه از قبیل تجزیه و تحلیل احتمال خطر و پس از آن ارزیابی پیامدهای بهجامانده از فعالیت های انجام شده است.

در موارد متعددی از مفاد کنوانسیون لندن، پرداختن به این اصل حقوقی به چشم می خورد. از جمله در ماده ۱ کنوانسیون که مقرر می دارد: «اعضای متعاقد، باید به صورت فردی و جمعی روش های کنترل مؤثر کلیه منابع آلودگی محیط زیست دریایی را ارتقاء داده و به ویژه خود متعهد شوند تا به منظور جلوگیری از آلودگی دریاها، از طریق دفع مواد زاید و سایر موادی که برای سلامت بشر ایجاد خطر می کنند، منابع زیستی و حیات موجودات دریایی را به مخاطره می اندازند، مطلوبیت محیط زیست دریایی را کاهش داده یا دیگر استفاده های قانونی از دریا را مختل می کند، کلیه روش های کاربردی را اجرا نمایند.» (ماده ۱)

وجود این ماده خود حاکی از مورد توجه قرار دادن این اصل در تعهدات کشورها نسبت به جلوگیری از آلودگی دریاها از طریق دفع یا تخلیه مواد زائد و دیگر مواد در آنها می باشد.

همچنین، به منظور تحقق اهداف نهفته در جلوگیری از آلودگی دریا، در مقدمه کنوانسیون نیز، با خاطرنشان ساختن این که آلودگی دریایی از بسیاری از منابع مانند دفع و تخلیه از طریق هوا، رودخانه، خورها (مصب‌ها)، ریزش‌گاه‌های درون رودخانه‌ها و خطوط لوله نشأت می‌گیرد، از دولت‌ها خواسته شده است تا بهترین شیوه‌های عملی را برای جلوگیری از چنین آلودگی‌هایی به کار بسته و محصولات و فرآورده‌هایی را توسعه دهند که میزان مواد مضر را کاهش دهند/قیاسیان، فهیمه، ۱۳۸۷/.

۲-۵-۱-۴- اصل همکاری :

رفتار هر دولت در روابط خارجی، به پیروی از آزادی اراده بر طبق منافع خود است با این حال، حقوق بین‌الملل جدید، يك الزام كلي به همکاری با دیگران را به عنوان يك دستور در جهت برطرف کردن مشکلاتي که مربوط به جامعه بین‌المللي است ارائه و گسترش داده است. در زمینه حمایت از محیط زیست، همکاری بین‌المللي در کل، برای حفاظت از محیط زیست يك اصل ضروري است. به ویژه برای دولت‌ها در جهت حق اعمال صلاحیت سرزمینی در فضاي خارج از قلمرو مرزهایشان از جمله دریای آزاد، منطقه قطب جنوب و یا جاهای دیگر، این همکاری ضروري است /حبیبی، محمدحسن، ۱۳۸۴/.

اصل تعهد به همکاری همه کشورهای جهان در حفاظت از محیط زیست در بسیاری از اسناد بین‌المللي از جمله بیانیه استکهلم، بیانیه ریو، برخی قطعنامه‌های مجمع عمومی سازمان ملل و آرای قضائی محاکم بین‌المللي مورد استناد قرار گرفته است. چنانچه براساس این اصل دادگاه بررسی کننده قضیه مجارستان و اسلواکی اعلام داشت : اسلواکی به دلیل « عدم همکاری براساس حسن نیت» تعهدات خودتحت حقوق بین‌الملل را نقض کرده است. اعلامیه استکهلم در اصل ۲۴، محدوده و موضوعات همکاری را مشخص کرده است و پس از آن، تعهد دولت‌ها را به فعال کردن سازمان‌های بین‌المللي که بزرگ‌ترین نماد همکاری بین‌المللي است بیان نموده است. اصل ۲۴ این اعلامیه نیز راهکارهایی را برای همکاری بین‌المللي پیشنهاد کرده است از جمله انعقاد قراردادهای دو یا چند جانبه، البته همکاری را فقط به این راه‌ها منحصر نکرده و در ادامه طرق مقتضي دیگری که به تشخیص خود دولت‌ها گذاشته را متذکر شده است /روستا، فخرالضحي، ۱۳۸۶/.

اصل مذکور با همان مضمون مجدداً در منشور جهانی طبیعت در سال ۱۹۸۲ مورد تأکید قرار گرفت. طبق منشور اخیر دولت‌ها باید در نگهداری طبیعت ضمن فعالیت‌های مشترك در دیگر عملیات مناسب با یکدیگر همکاری کنند /حبیبی، محمدحسن، ۱۳۸۴/.

همچنین اعلامیه ریو به ویژه به خاطر قائل شدن نقش‌های ویژه بین دو دسته دولت یعنی دولت‌های صنعتی و کشورهای در حال توسعه، مبنای مهمی در اصل همکاری تلقی می‌گردد. اصل ۷ اعلامیه ریو بیان می‌کند: «کشورها باید با روحیه و بینش مشارکت جهانی با یکدیگر همکاری داشته

باشند تا هیچگونه آسیب و آلودگی زیست محیطی حاصل نشود و وحدت زیست محیطی کره زمین مورد حمایت قرار گیرد و شرایط مطلوب حاصل شود. اگرچه در مورد مشارکتهای متفاوت جهانی در زمینه رفع آلودگی محیط زیست همه کشورها مسئولیت مشترک دارند اما مسئولیت آنها در قبال این امر متفاوت است. کشورها خود نمایانگر این مسئولیت هستند زیرا آنها در يك تلاش بین المللی استمرار توسعه را به دوش می‌کشند که در نتیجه خساراتی را متوجه محیط زیست جهانی می‌کنند و از سوی دیگر آنها هستند که از فناوری و قدرت مالی برخوردارند.»

اصل همکاری اغلب مأخذ الزامات معاهده است. با وجود این، اسنادی چند بر این موضوع صراحت دارند از قبیل ماده ۱۹۷ کنوانسیون حقوق دریاها که می‌گوید: «دولت‌ها به منظور حمایت و محافظت از محیط زیست دریایی بر يك مبنای جهانی و عدالاقضای منطقه‌ای، به طور مستقیم و یا از طریق سازمان‌های صلاحیت‌دار بین‌المللی برای وضع و تهیه قواعد معیارها و روش‌ها و رویه‌های توصیه شده بین‌المللی مطابق با این کنوانسیون، با در نظر گرفتن ویژگی‌های منطقه‌ای همکاری خواهند کرد.» نمونه‌های بارز مسئولیت دول متعاهد در اقدامات جمعی برای اجرای مقررات کنوانسیون در اکثر مفاد آن از جمله مفاد ۲، ۸ و ۹ آن می‌باشد.

ماده ۲ اعضا را نسبت به اتخاذ تدابیر مؤثر، به صورت فردی و جمعی جهت جلوگیری از آلودگی دریایی با مواد زائد متعاهد نموده است. به این صورت که «اعضای متعاهد باید براساس توانایی‌های علمی، فنی و اقتصادی موجود، به منظور جلوگیری از آلودگی دریایی به واسطه دفع مواد زائد، تدابیر مؤثری را به صورت فردی و جمعی اتخاذ نموده و خطمشی‌های خود را در این زمینه هماهنگ نمایند.» (ماده ۲)

ماده ۸ کنوانسیون به مسئله همکاری‌های منطقه‌ای اختصاص پیدا کرده است که متعاقب این ماده و به منظور پیشبرد اهداف کنوانسیون، دول متعاهد تشویق شدند تا معاهدات منطقه‌ای را برای جلوگیری از آلودگی از طریق دفع و تخلیه مواد زائد تشکیل دهند. با این عنوان که "به منظور پیشبرد اهداف کنوانسیون، اعضای متعاهدی که به منظور حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی در يك محدوده جغرافیایی مشخص دارای منافع مشترکی هستند، می‌بایست با در نظر گرفتن خصوصیات ویژه منطقه، نسبت به انعقاد توافق‌نامه‌های منطقه‌ای مطابق با الزامات این کنوانسیون برای جلوگیری از آلودگی به ویژه از طریق دفع مواد زائد تلاش نمایند". اعضای متعاهد باید کنوانسیون حاضر می‌بایست کلیه مساعی خود را در راستای عمل به اهداف و اجرای مقررات چنین توافق‌نامه‌های منطقه‌ای به کار گیرند.

سازمان باید اعضای متعاهد را نسبت به انعقاد این توافقات منطقه‌ای، آگاه نماید. اعضای متعاهد در خصوص همکاری با متعاهدین توافقات منطقه‌ای به منظور توسعه دستورالعمل‌های هماهنگ که برای اعضای متعاهد دیگر کنوانسیون‌های مرتبط قابل اجرا باشد، تلاش نمایند. در این صورت دول متعاهد به کنوانسیون حاضر مکلفند کلیه مساعی خود را در راستای نیل به اهداف و

اجرای مقررات چنین موافقت نامه های منطقه ای بکار گیرند و نیز با اعضاء در پیوستن به توافقات منطقه ای به منظور توسعه روش های هماهنگی که از طرف اعضاء یا توافق نامه های مختلف مورد پیگیری قرار گیرند تشریک مساعی نمایند.

همکاری متعاهدین کنوانسیون حاضر، با دیگر دولت های متعاهد به این توافقات منطقه ای، به منظور تدوین و توسعه دستورالعمل های هماهنگ برای اجرای الزامات کنوانسیون حاضر و سایر کنوانسیون های مرتبط در سطح منطقه می باشد. در این میان تبیین و توسعه دستورالعمل های مربوط به پایش شرایط دریاها از دیدگاه انجام گرفتن هرگونه عملیات دفع مواد زائد و همچنین دستورالعمل های انجام تحقیقات علمی، شایان اهمیت می باشد /سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۳۸۳/.

همچنین در جلسات مشورتی اعضای متعاهد کنوانسیون لندن به تشکیل و ایجاد سازمان های منطقه ای ایجاد شده تحت توافقنامه های منطقه ای در زمینه حفاظت از محیط زیست دریایی و تحکیم روابط میان جلسات مشورتی و چنین هیأت های منطقه ای و همچنین نسبت به تقویت پیوندهای میان جلسات مشورتی و دیگر سازمان هایی که درباره آلودگی محیط زیست دریایی فعالیت می کنند، افزایش گفتمان میان نمایندگان سازمانها و ارگانهای منطقه ای و جهانی درباره پیشگیری و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی، تشویق بر همسان سازی دستورالعمل ها و اصول کنترلی پایه میان کنوانسیون لندن و دیگر توافق نامه های بین المللی درباره جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی تأکید ورزیده شد

[Imo Website, 2008].

در خصوص انعقاد توافق نامه مکمل این کنوانسیون نیز می توان به پروتکل کنوانسیون کویت مربوط به کنترل انتقالات برون مرزی و دفع مواد زائد خطرناک و دیگر زایدات در دریا اشاره نمود که الزامات حقوقی آن در ارتباط با کنوانسیون لندن و همچنین دستورالعمل های تهیه شده تحت آن، در فصل مربوط به قوانین معاهدات منطقه ای به تفصیل شرح داده شده است.

تعهد به همکاری، طیف وسیعی از همکاری ها از تأمین منابع و فناوری لازم و برگزاری دوره های آموزشی تا تبادل اطلاعات و مشورت و کمک به هنگام موارد اضطراری زیست محیطی را شامل می شود. نمونه آن بند ۵ ماده ۴ تغییرات آب و هوا است که در کنفرانس ۱۹۹۲ ریو، طرح ساختاری آن برای امضاء آماده گردید و براساس آن کشورهای پیشرفته باید تمامی اقدامات لازم برای ترغیب، تسهیل و تأمین اعتبار، انتقال یا دسترسی به آگاهی ها و فناوری کامل و معقول زیست محیطی به سایر اعضا به ویژه به کشورهای در حال توسعه، جهت ارتقای توان آنها، انجام دهند. همچنین از توسعه ارتقای فناوری ها و قابلیت های کشورهای در حال توسعه حمایت نمایند /ناظمی، مهرداد، ۱۳۸۵/. از این رو سازمان بین المللی دریانوردی، در حال حاضر برنامه مساعدت فنی تلفیقی خود را برای تأمین پشتیبانی برای طرف های عضو که متقاضی همکاری برای اجرای کامل بندهای کنوانسیون ۱۹۷۲ لندن بوده و نیز برای کشورهای غیر عضو که انگیزه خود را برای

عضویت در کنوانسیون ۱۹۷۲ لندن، یا اجرای بندهای آن در صورت امکان اعلام نموده اند ، اجرا می‌نماید؛ و متعاقباً ذکر می‌کند که طرف های متعهد با دیدگاه تقویت بندهای کنوانسیون با توجه به مساعدت و همکاری فنی، در حال بازنگری کنوانسیون ۱۹۷۲ لندن هستند [Imo Website, 2008].

نکته: به منظور فراهم آوردن امکان استفاده از تسهیلات ارائه شده براساس این ماده لازم است مرجع ملی کنوانسیون در سطح کشور نسبت به تدوین برنامه‌هایی در راستای ارتقای سطح آگاهی و افزایش توان کارشناسی افراد ذیربط، تأمین تجهیزات لازم برای نمونه‌برداری و انجام آزمایش‌های تحقیقاتی و نیز تدوین برنامه‌هایی برای اجرای سایر گزینه‌های مدیریت پسماند، اقدام نماید و سپس در این راستا تقاضاهای خود مبنی بر نیاز به برگزاری دوره‌های آموزشی و برخورداری از مساعدت‌های فنی جهت اجرای کنوانسیون و پروتکل را به دبیرخانه کنوانسیون ارائه دهد.

پر واضح است که پرداختن به اصل همکاری از جایگاه ویژه ای در کنوانسیون لندن، همچون اغلب کنوانسیون های بین المللی برخوردار است، چرا که موردنظر قراردادن این اصل در توافقات چندجانبه بین‌المللی، کمک زیادی به پیشبرد اهداف ترسیم شده کنوانسیون خواهد نمود.

۵-۱-۵-۲- پیش بینی اصل مسئولیت بین المللی دولت ها ناشی از نقض تعهدات زیست محیطی

علیرغم اینکه در کنوانسیون مذکور مفادی به مسئله مسئولیت بین المللی دولت ها در خصوص آلوده سازی محیط زیست دریایی کشورها و دیگر مناطق محیط زیست و همچنین تهیه دستور العمل های مربوط به تعیین مسئولیت ناشی از این امر اختصاص داده شده است اما زمان مشخصی برای تهیه این دستورالعمل ها تعیین نشده است و به طور مستقیم به تعیین ضمانت اجرایی لازم برای اعمال مغایر با مفاد کنوانسیون نپرداخته و تعیین آن به خود اعضا سپرده شده است. هم چنان که در پروتکل ۱۹۹۶ کنوانسیون نیز، این امر اصلاح نگردیده و مکانیزم های لازم برای اجرای این ماده تدوین و مشخص نگردیده است. لازم به ذکر است هرچند هنوز دستورالعمل های فوق الذکرتدوین نگردیده اند اما در تصویب کنوانسیون مسئولیت بین المللی دولت ها در سازمان ملل، این امر تحقق گشته است.

۵-۱-۶- استثنائات کنوانسیون لندن

در تکالیف دول متعاقد، در چارچوب کنوانسیون لندن، استثنائاتی وارد است و دول متعاقد مجاز هستند در شرایطی خاص، از حیطه موازین مقرر در کنوانسیون عدول نمایند و عملیات دفع مواد زاید یا دیگر مواد را به روشی اقتضایی، خارج از الزامات کنوانسیون انجام دهند. (ماده ۵ کنوانسیون) مستثنائاتی که در کنوانسیون بدان ها تصریح شده است، عبارت اند از:

- شرایط اضطراری و فورس ماژور، که به علت هوای نامساعد حادث شده و مستلزم اقداماتی برای حفظ ایمنی / جان اشخاص یا کشتی، هواپیما، سکوها یا دیگر سازه های ساخته دست بشر در دریا است.

- هر شرایطی که جان اشخاص را به مخاطره افکنده یا ایمنی کشتی، هواپیما، سکو یا دیگر سازه های ساخته دست بشر در دریا را تهدید کند.

چنانچه در شرایط فوق به نظر رسد «دفع مواد زاید» تنها راه دفع خطر باشد و اگر احتمال رود مضرات تبعی عمل «دفع مواد زاید» نسبت به شرایطی که این عمل انجام بگیرد، به مراتب کمتر خواهد بود، می توان عمل دفع مواد زاید را انجام داد. بدیهی است مبادرت به انجام عمل دفع مواد زاید حتی در شرایط فوق الذکر می بایست با در نظر گرفتن ملاحظات خاص صورت پذیرد، به نحوی که احتمال آسیب رساندن به اشخاص یا زیست دریایی، به حداقل ممکن برسد و در هر صورت گزارش چنین عملکردی می بایست به سیستم شود / سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۳۸۳/.

همان گونه که پیشتر گفته شد، تعهد به همکاری، طیف وسیعی از همکاری ها را شامل می شود از جمله تبادل اطلاعات و مشورت و کمک به هنگام موارد اضطراری زیست محیطی. "اصل تعهد به اطلاع رسانی و مشورت" که دیوان بین المللی دادگستری نیز در قضیه کانال کورفو به آن استناد نموده و اعلام داشته است که دولت ها موظف هستند دول دیگر را از وجود خطرات احتمالی در سرزمین اشان مطلع نمایند، در تعداد زیادی از اسناد بین المللی مورد توجه واقع شده است. به عنوان مثال ماده ۱۹۸ کنوانسیون حقوق دریاها اعلام می دارد: «یک دولت بلافاصله از آگاهی احتمال خطر قریب الوقوع برای محیط زیست دریایی یا ورود خسارت به آن، موضوع را به سایر دولی که احتمال می دهد که چنین خسارتی به آن ها لطمه بزند، اطلاع خواهد داد.» دیوان داور لائوکس نیز با استناد به وجود چنین اصولی در حقوق عرفی بین المللی از آن به عنوان یکی از مصادیق اصل همجواری یاد کرد. همچنین کشورها علاوه بر تبادل اطلاعات و مشورت با کشورهای در معرض خطر باید به هنگام موارد اضطراری به آنها کمک کنند.

مصادق بارز اصل اطلاع رسانی و کمک در حوادث اضطراری زیست محیطی، ذیل بند ۲ همین ماده از کنوانسیون، تحت عنوان دفع مواد زائد و دیگر مواد مندرج در ضمیمه ۱ در شرایط اضطراری می باشد.

علاوه بر شرایطی که پیش تر ذکر شد، دولت متعاهد می تواند در شرایط اضطراری که خطری غیر قابل قبول برای سلامت انسان ایجاد کند و راه حل دیگری نیز میسر نباشد نیز از تکالیف خود در چارچوب کنوانسیون عدول نموده و برای دفع موادی که در ضمیمه ۱ کنوانسیون ذکر شده است، به صورت استثنائی «مجوز خاص» صادر نماید.

- دولت متعاهد می بایست با کشور یا کشورهایی که احتمالاً تحت تأثیر تبعات عمل دفع قرار می گیرند، مشورت نمایند.

• دولت متعاهد می‌بایست با سازمان بین المللی دریانوردی نیز مشورت نماید.

تکلیف دولت متعاهد، درخصوص مشورت با سازمان بین المللی دریانوردی، در راستای ایفای کلی از تعهدات سازمان در چارچوب کنوانسیون می‌باشد. بدین صورت که سازمان پس از دریافت نظریات مشورتی سایر دول متعاهد و همچنین سازمان های بین المللی مربوطه، مناسب ترین دستورالعمل های موجود را درخصوص دفع مواد زاید در کوتاه ترین زمان ممکن به اعضا خود توصیه می‌نماید. اعضا مکلفند دستورالعمل های خود را با الزامات مشورتی سازمان تطبیق دهند، اعضا می‌بایست توصیه های سازمان بین المللی دریانوردی را تا بیشترین حد ممکن بنابر ضرورت زمان معینی مدتی که طی آن عمل دفع باید انجام شود و با در نظر گرفتن ملاحظه کلی مبنی بر «جلوگیری از آسیب دیدن محیط زیست دریایی» بکار گیرند. در نهایت اعضا مکلفند سازمان را در اقدامات خود مطلع نموده و گزارش عملکرد خود را به وی سیستم نمایند. دول متعاهد ملزم هستند در چنین شرایطی با یکدیگر همکاری نمایند.

موارد فوق الذکر، الزامات استخراج شده از متن کنوانسیون می‌باشند که قانونگذار ملی در راستای ایجاد زمینه خسارت برای اجرای کنوانسیون می‌بایست به نحوی کلیه موارد مذکور را در متن قانون داخلی لحاظ نماید.

مقررات کنوانسیون لندن در مورد کشتی و هواپیمایی که دارای مصونیت ناشی از حاکمیت باشد، اعمال نمی‌گردد. لیکن دولت متعاهد می‌بایست با اتخاذ تدابیر لازم اطمینان حاصل نماید. چنین کشتی و هواپیمایی که در تملک وی می‌باشد یا توسط وی اداره می‌گردد، مطابق با هدف و منظور کنوانسیون عمل می‌نماید. در هر صورت، دولت متعاهد موظف است از بابت عملکرد کشتی و هواپیمای دارای مصونیت نیز به سازمان بین المللی دریانوردی گزارش دهد.

قابل ذکر است که این کنوانسیون به اصول مهم حقوقی مطرح در حقوق بین الملل محیط زیست اشاره ای مستقیم دارد، به استثنای اصل احتیاطی و اصل الزام به پرداخت غرامت توسط آلوده‌کننده که البته هر دو این اصول در پروتکل ۱۹۹۶ کنوانسیون لحاظ گردیده‌اند. در واقع همانگونه که قبل‌تر اشاره شد، از نوآوری‌ها و ابداعات پروتکل، معرفی رویکرد احتیاطی به عنوان یک تعهد عمومی و همچنین الزام پرداخت هزینه آلودگی از طرف آلوده‌کننده می‌باشد و همین امر باعث گردیده است که پروتکل، رویکرد سختگیرانه‌تر و جدی‌تری نسبت به کنوانسیون داشته و عملی‌تر و قابل استفاده‌تر از آن باشد.

۲-۵-۲- تعهدات فنی

همانگونه که پیشتر اشاره شد در هنگام بررسی درخواست یک مجوز، صدور هرگونه مجوزی طبق بند ۲ ماده ۴، توسط مرجع یا مراجع ذیصلاح تعیین شده اعضای متعاهد، تنها باید بعد از

بررسی و مطالعه کلیه فاکتورهای مندرج در ضمیمه ۳ باشد چراکه این امر منجر به ایجاد روش‌ها و معیارهایی برای موارد زیر خواهد شد:

۱- تصمیم‌گیری در مورد این که آیا تقاضای موردنظر برای دفن در دریا باید از نظر موجودیت روش‌های دفع در خشکی بررسی شود یا از نظر روش‌های تصفیه‌ای

۲- انتخاب یک محل دفن در دریا شامل انتخاب و جمع‌آوری داده‌های علمی مناسب برای ارزیابی خطرات بالقوه برای سلامت انسان، خطر برای منابع زنده و حیات دریایی، آسیب به سازگاری یا تداخل با دیگر استفاده‌های مشروع از دریا.

۳- انتخاب روش‌ها و شرایط مناسب دفن.

۴- ایجاد یک برنامه پایش مناسب/معاونت محیط زیست دریایی، ۱۳۸۵/.

معیارهای فوق‌الذکر بایستی ارزیابی مؤثر درخواست‌های انجام شده برای صدور مجوزها را امکان‌پذیر نموده و ریسک‌های احتمالی زیست محیطی را ارزشیابی کند. لذا برای اجرای تعهدات مذکور، نظام‌هایی تحت کنوانسیون و پروتکل طراحی گردیده است که ذیلاً به شرح آنها می‌پردازیم.

۲-۵-۱-۲- ارزیابی مواد زائد و سایر مواد پیش از دفع در دریا

مراجع ملی می‌بایست پیش از صدور مجوز دفن، با در نظر گرفتن ملاحظات کنوانسیون و پروتکل، نسبت به ارزیابی مواد زائد و سایر مواد موردتقاضای دفن اقدام نمایند.

در فرآیند ارزیابی، پیامدهای دفع بر محیط زیست دریایی در نظر گرفته می‌شود و در رابطه با موارد نامشخص رویکرد پیشگیرانه اتخاذ می‌شود. مراجع ملی همچنان که با در نظر گرفتن شرایط خاص با انجام عملیات دفع موافقت می‌کنند، می‌بایست اقداماتی نیز در زمینه کاهش ضرورت دفع در دریا صورت دهند

۲-۵-۱-۱- ممیزی جلوگیری از ایجاد مواد زائد

به طور کلی چنانچه نتایج بررسی‌ها که در این مورد اصطلاح ممیزی برای آن به کار می‌

رود

نشان دهد که امکان جلوگیری از تولید مواد زائد در منبع وجود دارد، از شخص یا سازمان متقاضی دفع خواسته می‌شود با همکاری سازمان‌ها و نهادهای محلی و ملی، استراتژی لازم جهت جلوگیری از تولید مواد زائد را تنظیم و اجرا نماید. این استراتژی‌ها شامل هدف‌گذاری در جهت کاهش یا جلوگیری از تولید مواد زائد می‌باشد. صدور یا تمدید مجوز دفع می‌بایست با اقدامات کاهش یا جلوگیری از تولید مواد زائد مطابقت داشته باشد. به عبارت دیگر تقاضای دفع تنها زمانی مورد بررسی قرار می‌گیرد که متقاضی اقداماتی نیز در جهت کاهش تولید مواد زائد انجام داده باشد.

در مورد مواد حاصل از لایروبی و لجن فاضلاب، ضمن شناسایی و کنترل منبع آلودگی، لازم است روش‌های مدیریت مواد زائد نیز اعمال شود. به این منظور راهبردهای جلوگیری از تولید مواد

زاید می‌تواند از طریق همکاری با نهادهای ملی و محلی زیربط در زمینه کنترل منابع متمرکز و غیر متمرکز آلودگی تهیه و اجرا می‌شود. تا زمان حصول این هدف، معضل آلودگی مواد حاصل از لایروبی را می‌توان با استفاده از فن‌آوری‌های دفع در دریا یا خشکی حمل کرد و از روش‌هایی برای دفع استفاده کرد که کمترین آسیب را به سلامت انسان و محیط زیست وارد می‌نمایند / سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۳۸۳/.

۲-۵-۲-۱- بررسی روشهای مدیریت مواد زائد

- نکته مهم این است که گزینه «دفع مواد زاید یا سایر مواد» تنها زمانی می‌بایست از سوی مقام مسئول صدور مجوز دفع در نظر گرفته شود که گزینه‌های زیر قبلاً به ترتیب مورد بررسی قرار گرفته باشد و محقق شود که امکان انتخاب آنها وجود ندارد:

۱- امکان استفاده مجدد

۲- بازیافت

۳- تخریب اجزاء زیان آور

۴- پردازش (تصفیه) به منظور کاهش یا حذف اجرای زیان آور

۵- دفع در خشکی، هوا و آب

به عبارت دیگر دفع در دریا به عنوان آخرین گزینه مدیریت مواد زاید موردنظر قرار می‌گیرد و چنانچه انتخاب مناسبی برای استفاده مجدد، بازیافت یا تصفیه وجود داشته باشد، به نحوی که مخاطراتی برای انسان و محیط زیست در بر نداشته باشد و هزینه آن نیز گزاف نباشد، مجوز دفع از سوی مرجع ملی صادر نخواهد شد. امکان پذیر بودن گزینه‌های دفع با در نظر گرفتن ارزیابی مقایسه‌ای ریسک دفع و ریسک سایر گزینه‌ها مشخص می‌شود. / معاونت محیط زیست دریایی، ۱۳۸۵/.

۲-۵-۲-۱-۳- بررسی ویژگی‌های فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی

پیش از لحاظ نمودن هر یک از گزینه‌های دفع، ابتدا ویژگی‌های مواد زاید به طور دقیق شناسایی و طبقه‌بندی می‌شود، به عبارت دیگر شناسایی و طبقه‌بندی دقیق ویژگی‌های مواد زاید، براساس تصمیم‌گیری موجود مجوز دفع محسوب می‌شود. چنانچه نتایج مرحله شناسایی ویژگی‌های مواد زاید نشانگر این باشد که انجام ارزیابی پیامدهای احتمالی دفع بر سلامت انسان و محیط زیست امکان پذیر نیست و نتایج ارزیابی مهم باشد، دفع این دسته از مواد زاید مجاز نمی‌باشد.

ویژگی‌هایی که در طبقه‌بندی مواد زاید در نظر گرفته می‌شود عبارتند از:

- خاستگاه، مقدار کل، شکل و میانگین ترکیبات
- ویژگی‌های شیمیایی، فیزیکی و بیولوژیکی
- سمیت
- پایداری شیمیایی، فیزیکی، بیولوژیکی

- تجمع پذیری و انتقال پذیری زیستی در مواد بیولوژیک یا رسوبات
[سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۳۸۳].

۲-۵-۲-۱-۴- تعیین حدود مجاز آلاینده ها در مواد مورد تقاضای دفع (لیست عمل)

تعیین حدود مجاز آلاینده ها در مواد مورد تقاضای دفع، مکانیزم نظارتی لازم برای تصمیم گیری در مورد قبول یا رد تقاضای دفع مواد مورد نظر را در اختیار قرار می دهد. تعیین حدود مجاز یکی از الزامات اصلی ضمیمه (۲) از پروتکل لندن و ضمایم (۱) و (۲) از کنوانسیون لندن می باشد. جنبه های مختلف مربوط به حدود مجاز و اعمال آن به طور پیوسته از سوی گروه علمی کنوانسیون لندن مورد بررسی قرار داده شده و به اعضای متعاقد در مورد تعیین و اعمال این حدود، مشاوره های لازم ارائه می شود.

هر یک از اعضای متعاقد می بایست براساس پیامدهای احتمالی مواد زاید بر سلامت انسان و محیط زیست دریایی نسبت به تدوین حدود مجاز آلاینده ها و مکانیزم کنترل مواد زاید در سطح ملی اقدام نماید. در تعیین مواردی که لازم است برای آنها حدود مجاز تعیین شود، اولویت با مواد و ترکیباتی است که پایدار یا دارای خاصیت تجمع زیستی یا سرطانزا می باشند (از قبیل کادمیوم، جیوه، ارگانوهالوژن ها، هیدروکربن های تنفسی و در مواردی آرسینک، سرب، مس، روی، برالیوم، کروم، نیکل و وانادیوم، ترکیبات ارگاتوسیلیکن، سیانیدها، فلوریدها و آفت کش ها و محصولات فرعی آنها) حدود مجاز همچنین برای هدف گذاری در زمینه جلوگیری از تولید مواد زاید نیز کاربرد دارد.

تعیین حدود مجاز در سطح ملی در مورد هر یک از گروه های مواد زاید می تواند براساس غلظت، پاسخ های بیولوژیک استانداردهای کیفی محیط زیست یا خواص ترکیبی مقادیر شاهد صورت گیرد.

حدود مجاز آلاینده ها لزوماً شامل یک حد بالایی می باشد و می تواند شامل یک حد پایینی نیز باشد. حد بالایی به نحوی تنظیم می شود که از تأثیر سوء بر سلامت انسان یا اکوسیستم های حساس دریایی جلوگیری شود. با تدوین حدود مجاز می توان مواد زاید را در سه دسته طبقه بندی کرد:

۱- موادی که شامل مقادیری از آلاینده ها هستند که از حد مجاز بیشتر بوده یا باعث بروز پاسخ های بیولوژیک بیشتر از حد بالایی می شوند، دفع این دسته از مواد غیر مجاز تلقی می شود مگر این که مواد زاید با استفاده از روش های مدیریتی یا در حین تولید به نحوی تعدیل شوند.

۲- موادی که شامل مقادیری از آلاینده ها هستند که از بالاترین حد مجاز کمتر بوده یا باعث بروز پاسخ های بیولوژیک کمتر از حد بالایی می شوند، دفع این دسته از مواد تأثیر زیست محیطی قابل قبولی داشته و مجاز تلقی می شود.

۳- موادي که شامل مقاديري از آلاینده ها هستند که بين حد بالايي و حد پاييني قرار مي گيرد، پيش از آن که در مورد دفع اين دسته از مواد تصميم گيري شود لازم است ارزيابي هاي کامل تري صورت پذيرد.

در رابطه با حدود مجاز آلاینده هاي موجود در مواد زائد موردتقاضاي دفع، در حال حاضر مطالعاتي به سرگروهي کانادا در حال انجام است. اهميت اين موضوع از آنجا ناشي مي شود که حدود مجاز آلاینده ها براي دفع در دريا، تنها در معدودي از کشورها در سطح ملي تهيه شده و به تصويب رسيده است. اين در حالي است که ارزيابي ميزان آلايندگي مواد مورد تقاضاي دفع از مهمترين اقداماتي است که دولت هاي متعاقد ملزم به انجام آن پيش از صدور مجوز دفع مي باشند. به پيشنهاد جمهوري اسلامي ايران، قرار شده است تا ملاحظات زيست محيطي لازم براي الگو قرار دادن استانداردهاي موجود در ديگر کشورها و مناطق جهان از سوي کشورهايي که در حال حاضر فاقد اين استانداردها مي باشند، به اين دستورالعمل اضافه شود

[معاونت محيط زيست دريائي، ۱۳۸۵].

۵-۲-۵-۱- انتخاب محل دفع

انتخاب محل مناسب براي دفع مواد زايد که پذيرنده اين مواد باشد از اهميت بسيار بالايي برخوردار است. در اين خصوص لازم است اطلاعاتي درباره موارد زير جمع آوري شود:

- ويژگي هاي فزيکي، شيميايي و بيولوژيکي ستون آب و بستر
- محل استقرار تاسيسات دريائي همجوار يا ساير استفاده هاي مجاز از دريا
- ارزيابي ترکيبات مواد زايد و مقايسه آن با ترکيبات موجود در محيط زيست دريائي در محل دفع

- امکان سنجي اقتصادي و عملياتي

همچنين پيش از انتخاب محل دفع، اطلاعات اقيانوس شناسي مربوط به منطقه موردنظر گردآوري شده و مورد بررسي قرار مي گيرد. بخشي از اين اطلاعات ممکن است از طريق تحقيق کتابخانه اي به دست آيد ليکن لازم است جهت تکميل اطلاعات، کار ميداني نيز صورت گيرد. اطلاعات اقيانوس شناسي موردنياز عبارتند از:

توپوگرافي، خواص ژئوشيميايي و زمين شناختي، ساختار بيولوژيکي و همچنين اطلاعات مربوط به سوابق عمليات دفعي که قبلاً در منطقه موردنظر انجام شده است.

ويژگي هاي فزيکي ستون آب دريا شامل عمق، بررسي احتمال بروز ترمبوکلاين و پيگنوکلين تغييرات جريان در بستر و سطح، سرعت موج در شرايط طوفاني شامل جريانات عملي، ويژگي هاي مربوط به باد و امواج، ميانگين تعداد روزهاي طوفاني در سال و مقدار مواد معلق هستند

و ویژگی های شیمیایی و فیزیکی ستون آب شامل pH ، شوری، اکسیژن محلول در سطح و عمق، اکسیژن خواهی بیولوژیکی و شیمیایی، مقدار مواد مغذی و میزان تولید اولیه می باشند. برخی از تأسیسات دریایی، منابع زیستی یا سایر استفاده های مجاز از دریا که وجود آنها در نزدیکی محل دفع مورد نظر مؤثر می باشد عبارتند از:

- مناطق شنا
- سواحلی که دارای ارزش های فرهنگی یا تاریخی هستند.
- سواحلی که دارای ارزش های علمی یا بیولوژیکی می باشد از قبیل مصب ها
- مناطق ماهیگیری
- مناطق تخم ریزی و رشد آبزیان
- مسیرهای مهاجرت گونه های دریایی
- زیستگاه مهم و زیستگاه های فصلی
- مسیرهای کشتیرانی
- مناطق ویژه نظامی
- محل بهره برداری از ذخایر بستر دریا، محل عبور لوله ها و کابل ها، تأسیسات آب شیرین کن ها و... / سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۳۸۳ /

۲-۵-۱-۶- ارزیابی پیامدهای احتمالی

نتایج ارزیابی پیامدهای احتمالی دفع می بایست به طور مشخص تعیین کننده پیامدهای انجام عملیات دفع باشد زیرا تصمیم گیری در مورد رد یا قبول تقاضای دفع براساس این ارزیابی ها صورت می گیرد. در انتخاب گزینه های مدیریت پسماند باید تا حد امکان از انتخاب گزینه هایی که منجر به پخش آلاینده ها در محیط می شود جلوگیری کرد و ارجحیت با انتخاب روش هایی است که در آنها از ورود آلودگی به محیط زیست جلوگیری می شود.

در فرآیند ارزیابی پیامدهای ناشی از دفع، اطلاعات مربوط به ویژگی های مواد مورد تقاضای دفع، شرایط محل دفع، روش های دفع و پیامدهای احتمالی بر سلامت انسان، منابع زنده، تأسیسات همجوار و سایر استفاده های مجاز از دریا مورد بررسی قرار می گیرد. زمان، میزان و شدت تأثیرگذاری این پیامدها به طور دقیق در نتایج ارزیابی قید می شود.

ارزیابی پیامدهای ناشی از دفع باید تا حد امکان شفاف و قابل درک انجام شود و هم زمان با تعیین محل دفع، تأثیرات اولیه دفع نیز مشخص شود. این تأثیرات شامل تغییر در شرایط فیزیکی محیط، تهدید سلامت انسان و منابع زنده دریایی و تداخل با سایر استفاده های مجاز از دریا می باشد.

همچنین ملاحظات لازم در مورد تأسیسات هم جوار از جمله محل ، مناطق حفاظت شده و زیستگاه ها ، محل مهاجرت گونه های دریایی و سایر استفاده های مجاز از دریا از قبیل ماهیگیری، کشتیرانی یا هرگونه عملیات در دریا نیز می‌بایست منظور شود.

یادآور می‌شود که دفع حتی ساده ترین انواع مواد زاید نیز تأثیرات فیزیکی ، شیمیایی و بیولوژیکی بر محیط خواهد داشت و در عمل شناسایی و پیش بینی های این تأثیرات امکان پذیر نیست. لیکن با برقراری ارتباط لازم بین داده های مربوط به ارزیابی پیامدهای دفع و داده های مربوط به پایش، امکان ردیابی پیش‌بینی های انجام شده و تصمیم گیری در مورد کفایت مدیریت اعمال شده فراهم می‌شود. به عبارت دیگر با مقایسه نتایج ارزیابی پیامدها و نتایج حاصل از پایش محیط زیست در محل دفع، مشخص می‌شود که درخصوص چه مواردی اطلاعات کافی وجود نداشته است و چه عواملی را می‌بایست در اندازه گیری های بعدی مدنظر قرار داد یا در چه زمینه هایی لازم است مدیریت اعمال شده را تصحیح نمود.

پیامدهای دفع را می‌توان در ۴ دسته طبقه بندی کرد:

- تأثیر بر زیستگاه ها
- تأثیر بر فعالیت ها و عملیات صنعتی
- تأثیر بر گونه ها و جوامع زیستی و
- تأثیر بر سایر استفاده ها از دریا

پس از شناسایی پیامدهای دفع لازم است این پیامدها دقیقاً تشریح شده و تا حد ممکن به صورت کمی مطرح شوند به نحوی که در انتخاب پارامترهای اندازه گیری در پایش میدانی به هیچ وجه تردیدی وجود نداشته باشد. علاوه بر این، در این ارزیابی زمان و محل تأثیرگذاری عوامل تعیین شده نیز می‌بایست تعیین شود.

عموماً پیامد دفع مربوط به تغییرات بیولوژیک تأثیر بر زیستگاه ها و تغییر در ویژگی های فیزیکی و شیمیایی محیط می‌باشد. در برخی از موارد، پیامد دفع ناشی از بیش از اندازه بودن کمیت مواد زاید دفع شده می‌باشد. در این حالت لازم است با توجه به شرایط موجود در مورد تأثیر افزایش مواد بر آب، رسوبات و موجودات و همچنین در مورد تأثیر متقابل مواد زاید مورد تقاضای دفع با مواد موجودات منطقه بررسی‌ها و پیش بینی های لازم صورت پذیرد.

چنانچه عملیات دفع در يك منطقه مشخص به دفعات یا در چند نوبت موردنظر باشد، تأثیر تجعی آلاینده ها در چنین عملیاتی می‌بایست در نظر گرفته شود. همچنین لازم است تأثیر متقابل عملیات دفع و دفع‌هایی که قبلاً در منطقه انجام شده است یا بعداً قرار است انجام شود نیز بررسی شود.

هر يك از گزینه هاي دفع را مي توان با در نظر گرفتن عوامل مؤثر مختلف شامل خطر تهديد سلامت انسان، هزینه هاي تخریب محیط زیست، خطرات و حوادث احتمالي و عوامل اقتصادي، مورد ارزیابی تلفیقي قرار داد.

چنانچه پیامدها و عواقب دراز مدت گزینه دفع در منطقه اي دارای ابهام بوده و اطلاعات کافی در مورد آن وجود نداشته باشد، همچنین چنانچه ثابت شود که گزینه هاي دفع دیگری وجود دارد که خطر کمتری در بردارند از انتخاب گزینه «دفع در دریا» می بایست صرف نظر شود. در آخرین قسمت از فرآیند ارزیابی، در خصوص تأیید تصمیمی مبني بر صدور یا عدم صدور مجوز دفن تصمیم گیری می شود.

دستورالعمل هاي ویژه مربوط به ارزیابی مواد زاید و دیگر مواد، به تفکیک هرکدام از مواد، توسط دبیرخانه کنوانسیون لندن تهیه و منتشر شده و در اختیار اعضای متعاقد قرار داده شده است. لذا سازمان حفاظت محیط زیست به عنوان مرجع ملی کنوانسیون می بایست ضمن ترجمه و توزیع این دستورالعمل ها، انجام این مطالعات را برای دفع مواد زاید و دیگر مواد در دریا الزامی نموده و الگوی انجام مطالعات ارزیابی پیامدهاي ناشی از دفع کلیه مواد زائد را تهیه و در اختیار عموم قرار دهد.

• براساس قوانین زیست محیطی حاضر در کشور، به طور مشخص پیش از انجام عملیات لایروبی، انجام مطالعات ارزیابی پیامدهاي زیست محیطی (EIA) براساس مصوبه شوراي عالی محیط زیست، الزامی است، لیکن در خصوص دفع سایر مواد در دریا، انجام این مطالعات الزام قانونی ندارد / معاونت محیط زیست دریایی، ۱۳۸۳/.

۲-۵-۲-۱-۷- پایش

انجام پایش در دو زمینه لازم است:

۱. پایش میزان انطباق یعنی رعایت شرایط صدور مجوز
۲. پایش میدانی یا بررسی این که آیا برنامه پایشی که در مرحله انتخاب محل دفع و تمديد مجوز طراحی شده، جهت حفاظت از محیط زیست و سلامت انسان مناسب بوده است یا خیر.

برنامه پایش وضعیت محیط زیست دریایی براساس اطلاعات به دست آمده از ارزیابی مواد مورد تقاضای دفع تهیه می شود. جهت بررسی تغییراتی که پس از انجام دفع در محیط بوجود آمده لازم است به صورت دوره ای اندازه گیری ها انجام شود تا اطمینان حاصل شود که میزان این تغییرات از حدود تغییرات پیش بینی شده فراتر نرفته است. به این منظور ابتدا باید مشخص کرد که تغییرات پیش بینی شده در مرحله ارزیابی شامل چه مواردی است سپس نوع، محل، تناوب و تجهیزات لازم را برای اندازه گیری پارامترهاي موردنظر تعیین نمود و نهایتاً در مورد نحوه تفسیر و نگهداری اطلاعات حاصل از اندازه گیری ها برنامه ریزی کرد.

علاوه بر پایش وضعیت محیط زیست در محدوده محوطه دفع، لازم است در مورد مناطق همجوار آن نیز پایش انجام شود تادرباره انتقال آلودگی ها به خارج از محوطه دفع نیز اطلاعاتی کسب شود. چنانچه درباره وضعیت پایه محیط زیست دریایی در منطقه موردنظر اطلاعات کافی وجود نداشته باشد، مسئولین ذیربط باید تا زمان گردآوری و بررسی این اطلاعات صدور مجوز دفع را به تعویق بیاندازند.

به منظور پایش وضعیت محیط زیست در محل دفع ابتدا اطلاعات مربوط به وضعیت پایه محیط زیست دریایی در منطقه موردنظر گردآوری می‌شود.

در بسیاری از موارد برنامه پایش وضعیت محیط زیست در محل دفع را می‌توان با سایر برنامه‌های پایشی که در منطقه انجام می‌شود، ادغام نمود یا از اطلاعات تحقیقاتی که قبلاً در آن محل انجام شده است در پایش محل دفع استفاده کرد به عنوان مثال در منطقه خلیج فارس و دریای عمان که برنامه‌های پایش وضعیت محیط زیست در سطوح ملی و منطقه‌ای انجام می‌شود می‌توان پایش وضعیت محیط زیست در محل‌های دفع را نیز در این برنامه‌ها گنجانده و به این ترتیب در صرف وقت و هزینه صرفه جویی نمود.

تفسیر دوره‌ای اطلاعات حاصل از پایش وضعیت محیط زیست در محل‌های دفع و مقایسه آنها با هدف گذاری انجام شده به تصمیم‌گیری در موارد زیر کمک می‌کند:

– بازنگری برنامه پایش

– لغو مجوز دفع

– عدم صدور مجوزهای دفع بعدی در منطقه موردنظر [Imodocs Website, 2008]

• صدور مجوز دفع

نمودار زیر نمایان‌گر پروسه صدور مجوز مندرج در ضمیمه ۱ پروتکل است که شامل مراحل

زیر

می‌باشد:

۱- تعیین ویژگی‌های مواد زاید (ویژگی‌های فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیک)

۲- گزینه‌های مدیریت مواد زاید (ممیزی مواد زاید)

۳- مقادیر مجاز آلاینده‌ها

۴- شناسایی و تعیین ویژگی‌های محل دفع

۵- تعیین (ارزیابی) پیامدهای احتمالی

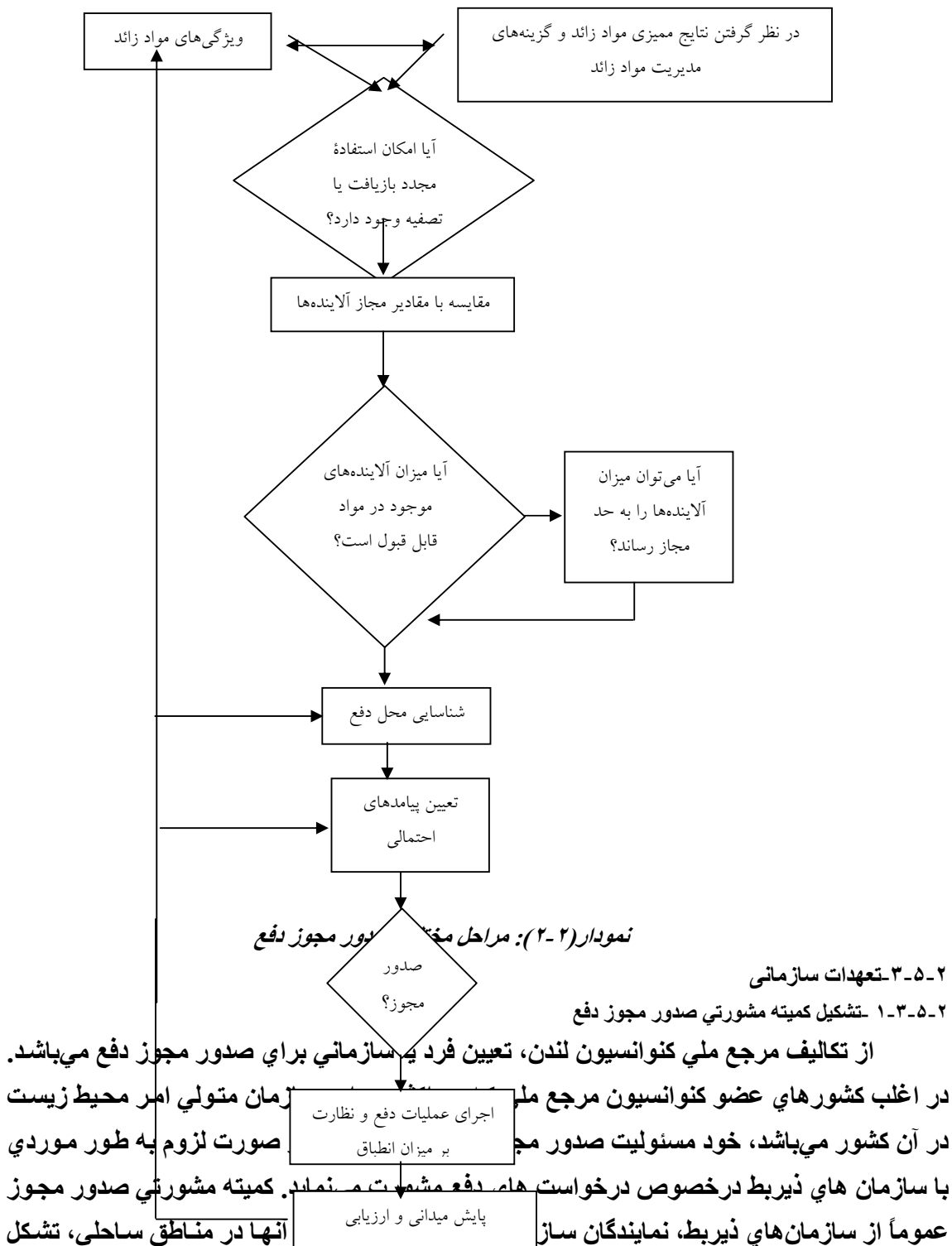
۶- صدور مجوز (شرایط مجوز)

۷- نظارت بر اجرای عملیات دفع و میزان انطباق

۸- پایش میدانی و ارزیابی

مراحل مختلف صدور مجوز دفع در زیر ارائه شده است و از مراجع ملی خواسته شده است

پیش از صدور مجوز دفع کلیه این مراحل را به انجام رساند.



هاي غير دولتي مرتبط و نماينده متقاضي دفع تشكيل مي‌شود. بر اين اساس اعضاي كميته مشورتي صدور مجوز در ايران عبارت خواهد بود از :

- نماینده سازمان یا نهاد متقاضی دفع
- نماینده سازمان صادرکننده مجوز دفع
- نمایندگان سازمان های دولتی مرتبط با حوزه دریا (شامل نمایندگان سازمان شیلات از وزارت جهاد کشاورزی، سازمان بنادر و کشتیرانی و سازمان هواپیمایی کل کشور از وزارت راه و ترابری، نیروی دریایی ارتش و سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، سازمان انرژی اتمی، شرکت نفت و شرکت نفت فلات قاره از وزارت نفت، وزارت نیرو، وزارت ارتباطات و فن آوری، سازمان میراث فرهنگی و گردشگری و سایر نهادها و سازمان ها
- نمایندگان شرکت ها و واحدهای تجاری و صنعتی دولتی یا خصوصی
- نمایندگان تشکل های غیردولتی
- نمایندگان نهادهای محلی
- سایر اشخاص حقیقی یا حقوقی ذیربط/معاونت محیط زیست دریایی، ۱۳۸۳/۱.

۲-۵-۳-۱- مسئولیت های کمیته مشورتی صدور مجوز دفع

مسئولیت‌های کمیته مشورتی صدور مجوز دفع را می‌توان به صورت زیر خلاصه نمود:

- حفاظت از محیط زیست دریایی
 - ایجاد ارتباط و هماهنگی بین طرف های ذینفع جهت تبادل دیدگاه ها و رفع اختلاف نظرها
 - بررسی نحوه اجرای برنامه نمونه برداری و تجزیه برنامه های بلندمدت مدیریت محیط زیست و برنامه های پایش و اندازه گیری ارایه شده از سوی سازمان متقاضی دفع
 - بررسی تقاضاهای دفع و درخواست های صدور مجوز
 - ارایه نظر مشورتی به متقاضی دفع و به سازمان صادرکننده مجوز دفع در صورت نیاز
- ریاست جلسات کمیته مشورتی صدور مجوز دفع در جلسات اولیه معمولاً برعهده سازمان مسئول صدور مجوز می باشد و در صورت ادامه جلسات، ریاست آن برعهده سازمانی است که طی جلسات اولیه، از سوی سازمان صادرکننده مجوز و با استفاده از نظر مشورتی سایر اعضای انتخاب
- مجلس شورای اسلامی

[معاونت محیط زیست دریایی، ۱۳۸۳].

٢-٦- اصلاحات كنوانسيون لندن

در سال‌های بعد از انعقاد کنوانسیون مورد بحث، دولتهای عضو در جلسات مشورتی، اصلاحاتی را نسبت به مواد و ضمایم کنوانسیون، تنظیم و تصویب نموده‌اند که شامل موارد زیر می‌باشند:

- ۱- اصلاحات ۱۹۷۸-سوزاندن زایدات در دریا
- ۲- اصلاحات ۱۹۷۸- حل و فصل اختلافات
- ۳- اصلاحات ۱۹۸۰- لیست مواد ضمایم
- ۴- اصلاحات ۱۹۸۹- مجوزها
- ۵- اصلاحات ۱۹۹۳- ممنوعیت دفع زائدات رادیواکتیو سطح پائین، از رده خارج سازی دفع صنعتی و منع سوزاندن زائدات صنعتی در دریا [London Convention Website, 2008]. زائدات]

۲-۶-۱- اصلاحیه ۱۹۷۸-سوزاندن زائدات در دریا
این اصلاحیه که در تاریخ ۲ اکتبر ۱۹۷۸ تصویب شد و در تاریخ ۱۱ مارس ۱۹۷۹ لازم‌الاجراء شد، مربوط به ضمیمه ۱ کنوانسیون می‌باشد و شامل مواردی در ارتباط با مجوز های سوزاندن مواد زاید و دیگر مواد در دریا اضافه می‌باشد. مفاد این ضمیمه بیان می‌دارند که سوزاندن هر ماده زاید یا دیگر مواد در دریا مستلزم صدور مجوز خاص می‌باشد و اعضای متعاقد می‌بایست برای صدور مجوزهای خاص ویژه سوزاندن مواد زاید در دریا، مقررات مربوط به سوزاندن، مصوب ۱۹۷۸ میلادی را رعایت کنند.

۲-۶-۲- اصلاحیه ۱۹۷۸- حل و فصل اختلافات
این اصلاحیه که در تاریخ ۲ اکتبر ۱۹۷۸ تصویب شد، يك مكانيزم دادرسي و يك سري مراحل و روش‌های جدیدی را برای حل و فصل اختلافات ارائه و عرضه نموده است. از آنجایی که اصلاح ضمیمه ها در این کنوانسیون، طبق یک رویه پذیرش ضمنی صورت می‌گیرد، مطابق این رویه، اصلاحیه های تصویبی لازم الاجرا هستند مگر اینکه اکثریت اعضا اعلام کنند آنها را نمی‌پذیرند. این اصلاحیه هرگز لازم الاجرا نشده است چرا که تا آنجایی که اطلاع حاصل است، از میان کشورهای عضو کنوانسیون تنها ۲۰ کشور به این اصلاحیه ملحق شدند، اما در سال ۱۹۹۶ به عنوان اساس روش‌های حکمیت و داوری، در ضمیمه ۳ پروتکل لندن به کار گرفته شده است.

این اصلاحیه که در ۲۴ سپتامبر ۱۹۸۰ تصویب و در ۱۱ مارس ۱۹۸۱ لازم الاجرا شد، به مواردی که مرتبط با زیاله سوزی هستند مربوط می شود و موادی را که مستلزم مراقبت و توجه ویژه در هنگام سوزانده شدن می باشند، فهرست می نماید.

۲-۶-۴- اصلاحیه ۱۹۸۹- مجوزها

در تاریخ ۳۰ نوامبر ۱۹۸۹ تصویب و در ۱۹ می ۱۹۹۰ لازم الاجرا شد و شامل روشهایی است که طبق آن، مجوزهای دفع مواد زاید، با لحاظ ضمیمه ۳ صادر می شود. قبل از صدور مجوز، بایستی نسبت به مکفی بودن اطلاعات مربوط به ارزیابی اثرات و دفع اطمینان حاصل شود.

۲-۶-۵- اصلاحیه ۱۹۹۳، ممنوعیت دفع زایدات رادیواکتیو سطح پایین، از رده خارج سازی دفع زایدات صنعتی و منع سوزاندن زایدات صنعتی در دریا

این اصلاحیه در ۱۲ نوامبر ۱۹۹۳ تصویب و ۲۰ فوریه ۱۹۹۴ لازم اجرا شده است. اصلاحیه های ۱۹۹۳ باعث خاتمه دوره طولانی و بحثبرانگیز شده و به عنوان نقطه عطفی در تاریخ کنوانسیون بود که حاکی از تصمیم جلسه مشورتی در تغییر عنوان کنوانسیون از کنوانسیون دامپینگ لندن به کنوانسیون لندن بود. با حذف کلمه دفع آن ها قادر بودند نشان دهند که در آینده، هدف، تنها تنظیم دفع زایدات در دریا نیست، بلکه ارائه محدودیت های بیشتر و تشویق اتخاذ روش های جایگزین نیز هست.

این اصلاحیه مربوط به ممنوعیت دفع زایدات رادیواکتیو سطح پایین در دریا می باشند به علاوه از رده خارج سازی دفع زایدات صنعتی از ۳۱ دسامبر ۱۹۹۵ و ممنوعیت سوزاندن زایدات صنعتی در دریا را نیز شامل می شوند. اگرچه، همه این ۳ روش دفع، قبلاً تحت کنوانسیون لندن، مجوز می گرفتند اما بتدریج شیوه های استفاده از دریا به عنوان محلی برای دفع زایدات این گونه مواد تغییر کرد.

در سال ۱۹۸۳، اعضای متعهد کنوانسیون، قطعنامه ای را که مربوط به مهلت قانونی برای دفع زایدات رادیواکتیو سطح پایین بود، تصویب نمودند. سپس قطعنامه های بعدی، برای از رده خارج سازی دفع زایدات صنعتی و توقف سوزاندن مواد سمی مایع، فراخوانده شدند.

۲-۷- پروتکل ۱۹۹۶ کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی از طریق دفع (تخلیه) مواد زاید و دیگر مواد

پروتکل ۱۹۹۶ لندن که مکمل کنوانسیون محسوب می شود در تاریخ ۷ نوامبر ۱۹۹۶ تصویب و در ۲۴ مارس ۲۰۰۶ لازم الاجرا شد.

حفاظت از محیط زیست دریایی با لازم الاجرا شدن این پروتکل در تاریخ ۲۴ مارس ۲۰۰۶ به نقطه عطف خود رسید. پذیرش پروتکل در نتیجه به اوج رسیدن فرآیندی بود که توسط اعضا در اواسط دهه ۱۹۸۰ برای تصمیم‌گیری در مورد استراتژی و اهداف بلندمدت کنوانسیون لندن در افزایش اجرای مؤثر آن، همچنین در مورد بررسی جهت‌گیری‌های آتی و در مورد افزایش عضویت در کنوانسیون آغاز شده بود. پروتکل ۱۹۹۶ تغییرات شاخص و مهمی را درخصوص قاعده مند کردن استفاده از دریا به عنوان محلی برای دفع مواد زاید (که اساساً دفن در آن به استثنای موادی که در فهرست مصوب قرار گرفته اند ممنوع شده است) ارائه نموده است و از این نظر با کنوانسیون لندن که دفع مواد زاید و دیگر مواد، به استثنای موادی که در لیست ممنوعه (ضمیمه ۱) آن قرار گرفته اند مجاز می‌شمارد، مغایرت دارد. پروتکل ۱۹۹۶، سی روز پس از اینکه ۲۶ کشور که ۱۵ تا از آنها، می‌بایستی طرفین متعهد به کنوانسیون لندن می‌بودند، لازم الاجرا گشته است. این پروتکل در نوامبر ۱۹۹۶ تصویب و در ۲۴ مارس ۲۰۰۶ لازم الاجرا شد. هم اکنون ۳۳ کشور عضو پروتکل هستند و نهایتاً در بین اعضای متعاهد پروتکل که عضو کنوانسیون هم هستند، جایگزین کنوانسیون خواهد شد با این حال، پروتکل تا زمانی که کلیه اعضای کنوانسیون لندن عضو پروتکل شوند، جایگزین کنوانسیون نخواهد شد. این بدین معنا است که در عمل هر ۲ معاهده، برای مدت زمانی به موازات یکدیگر، لازم الاجرا خواهند بود. این روند تدریجاً به سمت تصویب پروتکل همراه با افزایش تدریجی عضویت کشورهای بیشتر در آن، تغییر خواهد کرد.

اولین جلسه پروتکل لندن، در تاریخ ۳۰ اکتبر تا ۳ نوامبر ۲۰۰۶ برگزار شد که همزمان با برگزاری بیست و هشتمین اجلاس مشورتی کنوانسیون بود. یکی از اولین مسائل کلیدی برای بحث تحت پروتکل، بازنگری قابلیت ذخیره سازی دی‌اکسیدکربن در سازندهای ژئولوژیکی زیر بستر دریا، به عنوان بخشی از مجموعه اقدامات حل و فصل چالش‌های مربوط به تغییرات آب و هوایی و اسیدی شدن اقیانوس‌ها بوده است [Imodocs Website, 2008].

۲-۷-۱- ویژگی‌های پروتکل لندن

پروتکل نسبت به کنوانسیون توافق جامع تر و مدرنیزه‌تری در مورد حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر دفع مواد زاید بوده و منعکس کننده اهداف جامع تر و گسترده‌تری برای حفاظت از محیط زیست به طور عام می‌باشد.

هدف پروتکل ۱۹۹۶، حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر کلیه منابع آلودگی است و طرفین متعهد باید اقدامات مؤثری را برای پیشگیری و کاهش آلودگی و در صورت امکان حذف آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از دفع و سوزاندن زباله در دریا بپردازند (ماده ۲ پروتکل).

۱- رویکرد احتیاطی

یکی از نوآوری ها و ابداعات پروتکل، معرفی ماده ۳ (رویکرد احتیاطی) است. هدف پروتکل مشابه با هدف کنوانسیون است اما پروتکل محدودیت بیشتری دارد و دارای رویکرد احتیاطی می باشد.

پروتکل ۱۹۹۶، آنچه را که به عنوان رویکرد احتیاطی شناخته می شود، به عنوان یک تعهد عمومی معرفی می کند و این رویکرد احتیاطی مستلزم اتخاذ اقدامات پیشگیرانه مناسب در زمانی است که دلیلی بر این باور وجود داشته باشد که زایدات ورودی به دریا احتمالاً منجر به خطر و ضرر و زیان می شود، حتی زمانی که مدرک مستدل، دال بر اثبات رابطه علی بین مواد زاید ورودی به دریا و اثرات آنها وجود نداشته باشد.

این ماده همچنین بیان می کند که آلوده کننده بایستی هزینه آلودگی را متقبل شود و تأکید دارد که طرفین متعهد بایستی اطمینان حاصل کنند که نتیجه پروتکل صرفاً این نباشد که به سادگی، آلودگی از یک بخش به بخش دیگر محیط زیست انتقال داده شود.

۲-دفع مجاز :

پروتکل ، رویکرد جدی تر و سختگیرانه تری نسبت به کنوانسیون داشته و در ماده ۴ خود

بیان

می کند که اعضای متعهد باید، دفع هر گونه مواد زاید و دیگر مواد به استثنای آنچه که در ضمیمه ۱ پروتکل لیست شده است (فهرست وارونه یا مثبت) را ممنوع کنند.

این مواد شامل موارد زیر می باشند:

- مواد حاصل از لایروبی
- لجن فاضلاب
- زایدات شیلاتی یا مواد حاصل از عملیات فراوری صنعتی ماهی
- کشتی ها و سکوها یا دیگر سازه های ساخته دست بشر
- مواد معدنی با منشأ زمین شناختی
- مواد آلی با منشأ طبیعی
- اجسام حجیم شامل آهن، فولاد ، سیمان و همچنین مواد غیر مضر مشابه که تأثیر فیزیکی آنها حائز اهمیت بوده و اهمیت آنها به شرایط محل تولید آنها به عنوان مثال جزایر دور افتاده ای که دسترسی عملی به سایر گزینه ها به جز دفع در دریا ندارند محدود می شود.
- دی اکسید کربن به منظور مهار و ذخیره سازی در دریا

هدف اساسی رویکرد «رویکرد معکوس یا وارونه، اتخاذ یک ممنوعیت کلی برای شروع دفع

هرگونه ماده زاید در دریا می باشد یعنی کلیه اقدامات دفن ممنوع است مگر اینکه به صراحت دارای پروانه باشد. با این حال، مواد زاید موجود در ضمیمه ۱ پروتکل، دارای چندین استثنا خواهد بود که

همین مسئله مجاز نمودن دفع استثنای محدود، تا حدودی انعطاف پذیری این رویکرد را نشان می دهد.

پذیرش این رویکرد پیش گیرانه، در حفاظت از محیط زیست، توسط طرفین کنوانسیون و پروتکل مورد توجه قرار گرفته است. اگرچه هفت دسته مواد زاید موجود در ضمیمه ۱ پروتکل، از ممنوعیت عمومی دفن مستثنی شده اند اما این بدان معنی نیست که می توانند بدون ملاحظات و بررسی های مربوطه دفن شوند. اول از همه لازم است اعضا متعهد، از نظر زیست محیطی به دنبال گزینه های برتر باشند تا از دفن آن جلوگیری کنند. دوم اینکه کلیه مواد زاید موجود در ضمیمه ۱، باید به صورت مورد به مورد ارزیابی شوند تا تضمین شود هر مجوز و شرطی که در آن گنجانده شده، با قیود مندرج در ضمیمه ۱ پروتکل همخوانی دارد.

تنها استثنائی که در ماده ۸ پروتکل آورده شده است، صدور مجوز دفن در موارد استثنائی که به دلیل شرایط آب و هوایی بد و خطر تهدید و سلامت بشر یا کشتی ها و ... می باشد است. پروتکل شامل ۳ ضمیمه است. ضمیمه ۱ که در بالا توضیح داده شد و ضمایم دیگر که در ارتباط با ارزیابی مواد زاید و روش های حل و فصل اختلافات و حکمیت می باشند [Imdocs Website, 2008].

۳- پوشش جغرافیایی (قلمرو) :

پوشش جغرافیایی پروتکل ۱۹۹۶ گسترده تر از کنوانسیون است، به طوری که ذخیره سازی مواد زاید را در بستر دریا و زیر بستر دریا و همچنین واژگونی و رهاسازی تجهیزات ساحلی را تحت پوشش قرار می دهد. (ماده ۱)

اگرچه آب های داخلی يك کشور تحت شمول مقررات پروتکل نمی باشند اما طرفین متعهد پروتکل این اختیار را دارند که مفاد پروتکل را برای آب های داخلی به کار گیرند. (ماده ۷)

۴- ارتباط پروتکل با سایر توافقات بین المللی :

پروتکل نسبت به کنوانسیون ارتباطات بهتری با دیگر توافقات بین المللی که از سال ۱۹۷۲ ایجاد شده اند دارد. به عنوان مثال از طریق ممانعت از صادرات مواد زاید و دیگر مواد به منظور دفع و سوزاندن در دریا (ماده ۶) با کنوانسیون بازل در مورد کنترل نقل و انتقالات فرامرزی مواد زاید خطرناک و دفع آنها ارتباط دارد. در سال های اخیر، نگرانی در مورد صادرات زایداتی که نمی توانند تحت کنوانسیون لندن در دریا دفع شوند، به کشورهای غیر عضو، افزایش یافته است و به همین دلیل طی ماده ۶ پروتکل اعضا نباید اجازه صادرات زایدات یا دیگر مواد را به کشورهای دیگر برای دفع یا سوزاندن در دریا بدهند.

۵- ارزیابی مواد زاید :

پروتکل ۱۹۹۶، در روند جهت گیری خود به سمت زایدات تولیدی نسبت به (به جای) آلاینده ها عملی تر و قابل استفاده تر از کنوانسیون است. بنابراین در مورد اینکه چه چیزی باید دفن شود و

چه چیزی نباید دفن شود، واضح تر عمل می کند که این مسئله کار سازمان های اجرایی را برای اعمال پروتکل آسان تر می کند. مقررات کلیدی روش های ارزیابی گام به گام / مرحله به مرحله در ضمیمه ۲ پروتکل موجود می باشند که تمامی مجوزها و مقررات صدور مجوزها، بایستی با این مفاد، تطابق داشته باشند.

کنوانسیون فقط به بررسی فاکتورهای قابل قیاس که در ضمیمه ۳ آن آورده شده پرداخته است، بدون اینکه نشان دهد این فاکتورها چگونه با یکدیگر هماهنگی و تناسب دارند یا اینکه چگونه در ارتباط با یکدیگر به کار گرفته می شوند. از این نظر، ضمیمه ۳ کنوانسیون ضعیف عمل کرده و نمی توان ارزیابی درستی از صدور مجوز داشت.

۶- ارتقاء تطابق :

پروتکل نسبت به کنوانسیون بر تطابق با الزامات و مفاد تأکید بیشتری دارد، در مورد اینکه آیا يك عضو با مفاد کلیدی پروتکل تطابق برقرار کرده است؟ آیا سیاست های آن کشور در حفاظت از محیط زیست دریایی مؤثر بوده و چقدر مؤثر بوده است؟ ماده ۱۱ پروتکل بیان می دارد که جلسه اعضای متعاهد باید در مدت زمان کمتر از ۱ سال (حداکثر ظرف دو سال) بعد از لازم الاجرا شدن پروتکل، مکانیسم ها و دستورالعمل های لازم و ضروری برای ارزیابی و ارتقاء تطابق با الزامات پروتکل را ایجاد نمایند و اجلاس اعضای متعاهد نیز مشاوره، توصیه و کمک هایی را به کشورهای عضو و غیر عضو ارائه خواهد نمود. اقدامات اولیه برای ایجاد این روشها و مکانیسم ها، از چندی پیش آغاز شده است. یکی از مفاد کلیدی پروتکل (ماده ۲۶) که اصطلاحاً دوره گذار نامیده می شود، اعضای جدید را در رسیدن تدریجی به تطابق کامل با الزامات پروتکل، حداکثر ظرف ۵ سال، کمک خواهد نمود. (تحت شرایط معین)

این ماده از طریق مفاد مربوط به همکاری ها و همیاری های فنی حمایت می شود.

۷- همکاری و همیاری های فنی :

ماده ۱۳ پروتکل در مورد همکاری و همیاری های فنی بوده و نیازمند این است که اعضا از طریق تشریک مساعي و همکاری با سازمان بین المللی دریانوردی و هماهنگ با دیگر ارگانهای بین المللی ذیصلاح و مرتبط، حمایت های دوجانبه و چندجانبه برای پیشگیری، کاهش و در صورت امکان، حذف آلودگی ایجاد شده به واسطه دفع را برای کشورهای که تقاضای کمک و مساعدت نموده اند را ارتقاء دهند.

۸- ترتیبات اداری و اجرایی :

در پروتکل وظایف اجلاس اعضای متعاهد (ماده ۱۸) و وظائف سازمان بین المللی دریانوردی (به عنوان دبیرخانه پروتکل) نسبت به وظائفی که در کنوانسیون آمده است، بهتر توصیف شده است. برخلاف کنوانسیون، پروتکل به وضوح وظایف دبیرخانه ای را برای اجرای پروتکل ذکر نموده است. پروتکل در ضمیمه ۳ خود در برگیرنده توافقاتی برای حل و فصل اختلافات بین اعضای

متعاقد می‌باشد. در حالیکه اصلاحات ۱۹۷۸ کنوانسیون برای این مسئله (حل و فصل اختلافات) هرگز لازم الاجراء نشده است [Imodocs Website, 2008].

۲-۷-۲ -اصلاحیه ۲۰۰۶ پروتکل ۱۹۹۶:

در پروتکل ۱۹۹۶ لندن نیز اصلاحاتی در سال ۲۰۰۶ انجام شد که در تاریخ ۱۰ فوریه ۲۰۰۷ لازم الاجرا شده است.

اعضای متعاقد پروتکل لندن، در اولین جلسه خود که از تاریخ ۳۰ اکتبر تا ۳ نوامبر ۲۰۰۷ همزمان با سی‌امین جلسه علمی کنوانسیون لندن، اصلاحیه‌های پروتکل ۱۹۹۶ لندن را تصویب نمودند. این اصلاحات، جداسازی جریانات دی‌اکسیدکربن را از فرایندهای ذخیره‌سازی آن در سازندهای زیربستر دریا، قاعده مند نموده است (لازم به توضیح است، ذخیره سازی دی اکسید کربن در زیربستر دریا از تاریخ ۱۰ فوریه ۲۰۰۷ تحت اصلاحیه‌های کنوانسیون لندن، مجاز شمرده شده است).

اعضا همچنین موافقت کردند دستورالعمل‌های روش‌های جداسازی دی‌اکسیدکربن را در سازندهای زیربستر دریا، در زودترین زمان ممکن تدوین و تهیه نمایند که این روش‌ها و دستورالعمل‌ها پس از نهایی شدن، بخش مهمی از مقررات این فعالیت را تشکیل می‌دهد. (اما سنوایی که در اینجا مطرح می‌باشد این است که آیا ترتیباتی برای تضمین اینکه این دستورالعمل در جلسات اعضا، مورد تصویب قرار گیرد اتخاذ شده است؟ و آیا این دستورالعمل‌ها تهیه شده‌اند؟ و این بدان معنا است که پایه و اساسی در حقوق بین الملل محیط زیست برای قانونمند کردن ذخیره سازی و مهار دی‌اکسیدکربن در سازندهای زیر بستر دریا به عنوان بخشی از مجموعه اقدامات، حل و فصل چالش‌های مربوط به اسیدی شدن اقیانوس‌ها و تغییرات آب و هوایی که اولین و بهترین هدف آن توسعه آتشی سساختارهای انرژی برژي بـا کـربن پایین می‌باشد ایجاد شده است. در عمل این گزینه، برای منابع نقطه ای بزرگ خروجی‌های دی‌اکسیدکربن، شامل نیروگاه‌ها و کارخانجات فولاد و سیمان است.

لازم به ذکر است که سوزاندن مواد زائد در دریا که ابتدائاً تحت کنوانسیون مجاز شمرده شده بود و در سال ۱۹۹۱ و تحت اصلاحیه‌های مصوب ۱۹۹۳ خاتمه پیدا کرد، مشخصاً در پروتکل ۱۹۹۶ لندن، تحت ماده ۵ آن ممنوع اعلام شد. سوزاندن زائدات صنعتی و لجن فاضلاب، تحت اصلاحات ۱۹۹۳ کنوانسیون لندن، قبلاً اعلام شده بود.

از میان اصلاحیه‌های کنوانسیون، همگی به جز ۱ مورد که با مخالفت دولت ژاپن مواجه شد، مورد تأیید همه دولت‌های عضو کنوانسیون قرار گرفته است. بتوجه به این مطلب ضروری است که دولت ایران هم باید اصلاحات کنوانسیون مذکور را بپذیرد. چرا که در لایحه تقدیمی الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون لندن در تاریخ ۲۳ ژانویه ۱۹۹۷، اشاره‌ای در خصوص اصلاحات کنوانسیون به چشم نمی‌خورد. می‌توان پیش‌بینی کرد که تصویب اصلاحیه مربوط به

حلول فصل اختلافات با توجه به رویه شوراي نگهبان در قبال اصل ۱۳۹ قانون اساسي در شرايط كنوني ضرورت نداشته باشد، اما تصويب ساير اصلاحيه‌ها، علي‌الاصول نبايد با مشكل چندانى مواجه باشد. لذا مي‌توان در صورت لزوم از دستگاه‌هاي اجرايي ذي‌ربط در مورد علت عدم درج اصلاحات مورد بحث و تصويب آن‌ها، استفسار نمود.

۲-۸- کنوانسيون لندن و معاهدات منطقه‌اي

درياها و سواحل همانگونه كه پيشتر اشاره شد از جنبه‌هاي گوناگون از جمله سياسي، اقتصادي، امنيتي و... براي هر كشوري حائز اهميت مي‌باشند. در مورد كشور ما علاوه بر موارد فوق، به علت مجاورت با خليج فارس و تنگه استراتژيك هرمز كه يكي از پر رفت‌وآمدترين مسيرهاي دريايي جهان با توجه به ذخاير عظيم نفت و گاز منطقه مي‌باشد، اين اهميت دوچندان شده است. متعاقب همين مسأله بود كه كنوانسيون‌هاي منطقه‌اي كويت و تهران، جهت نگهداري و حفاظت از محيط زيست دريايي خليج فارس و درياي عمان و درياي خزر منعقد گشتند.

در ارتباط با آلودگي ناشي از مواد زايد، گذشته از قوانين و مقررات فوق الذكر ضروري است كه به ماده ۵ كنوانسيون منطقه‌اي براي همكاري درباره حفاظت از محيط زيست دريايي در برابر آلودگي (كنوانسيون كويت) اشاره كرد كه به موجب آن دولت‌هاي عضو، شامل ايران و ۷ كشور ديگر ساحل خليج فارس مي‌بايست اقدامات مناسب را براي جلوگيري، تقليل و مقابله با آلودگي منطقه دريايي خليج فارس و عمان ناشي از دفع مواد زايد و ساير مواد از كشتي‌ها و هواپيماها به عمل آورده و اجراي مؤثر قواعد قابل اجراي بين المللي براي كنترل اين نوع آلودگي را به نحو پيش بيني شده در كنوانسيون‌هاي بين المللي تضمين نمايند. در تابستان ۱۹۹۹ ايران طي صدور بيانيه‌اي آذربايجان را به تخليه مواد زايد راديواكديو در دريا متهم كرد به طوري كه اين امر ترس و نگراني دولت‌هاي ساحلي را برانگيخت و سبب ايجاد تنش شد. ماده ۱۰ كنوانسيون تهران براي پاسخگويي به همين دل مشغولي‌ها اختصاص داده شد. به اين ترتيب ذيل ماده ۱۰ كنوانسيون منطقه‌اي چارچوب حفاظت از محيط زيست دريايي درياي خزر (كنوانسيون تهران)، كليده اعضاي هاي متعاهد به كنوانسيون شامل جمهوري آذربايجان، جمهوري اسلامي ايران، جمهوري قزاقستان، فدراسيون روسيه و تركمنستان مي‌بايست كليۀ اقدامات لازم را براي جلوگيري، ممانعت، كاهش و كنترل آلودگي درياي خزر ناشي از تخليه مواد زايد شناورها و وسايط نقليه هوايي كه در سرزمين خود ثبت شده يا تحت پرچم آن‌ها هستند را به عمل آورده و در توسعه آيين‌نامه‌ها و استانداردهاي موردتوافق در جهت توسعه پروتكل‌هاي اين كنوانسيون و اقدامات توافق شده، همكاري نمايند. در ضمن درخصوص انجام عمليات دفع در زماني كه به علت در خطر بودن امنيت كشتي يا هواپيما يا در تهديد بودن انسان يا حيات دريايي، تنها راه دفع تهديد، تخليه مواد زايد است.

اعضای متعاهد می بایستی گزارش چنین تخلیه‌هایی را به طرف‌های متعاهد داده و در مورد آنها طبق اسناد قابل اجرای منطقه ای عمل کنند.

همان‌گونه که ملاحظه نمودید در معاهدات منطقه‌ای فوق‌الذکر نیز دفع مواد زاید در دریاها به صراحت منع نشده یا چگونگی آن روشن نشده است. آنچه در موارد مذکور به چشم می‌خورد، تنها مقرراتی کلی در مورد حفظ محیط زیست دریایی است که به طور خاص به دفع مواد زاید در دریا اختصاص ندارد. کنوانسیون کویت هم حالت کلی دارد و فقط به اتخاذ اقدامات مناسب توسط دول عضو برای جلوگیری و تقلیل این نوع آلودگی اشاره کرده است.

کنوانسیون کویت نیز تنها منطقه دریایی تحت شمول کنوانسیون موردبحث را شامل می‌شود که به خلیج فارس و دریای عمان محدود می‌ماند.

۲-۸-۱- وضعیت کشورهای منطقه از نظر الحاق به کنوانسیون / پروتکل لندن

در منطقه خلیج فارس و دریای عمان، جمهوری اسلامی ایران، عمان و امارات متحده عربی به عضویت کنوانسیون لندن درآمده‌اند و عربستان سعودی در سال ۲۰۰۶ به پروتکل لندن ملحق شده است. در بین کشورهای حاشیه دریای مازندران علاوه بر جمهوری اسلامی ایران، آذربایجان و فدراسیون روسیه عضو کنوانسیون لندن بوده و هیچ‌یک از کشورهای منطقه دریای مازندران به پروتکل لندن ملحق نشدند. جداول زیر تاریخ عضویت کشورهای منطقه به کنوانسیون و پروتکل آن را نشان می‌دهند.

[معاونت محیط زیست دریایی، ۱۳۸۳/].

جدول (۲-۱): وضعیت کشورهای منطقه دریای مازندران از نظر عضویت به کنوانسیون / پروتکل لندن

ردیف	کشور	تاریخ الحاق به کنوانسیون لندن	تاریخ لازم‌الاجراء شدن کنوانسیون لندن	تاریخ الحاق به پروتکل لندن	تاریخ لازم‌الاجراء شدن پروتکل لندن
۱	آذربایجان	۱ جولای ۱۹۹۷	۲۱ جولای ۱۹۹۷	-	-
۲	ترکمنستان	-	-	-	-
۳	ج.ا.ایران	۱۳ ژانویه ۱۹۹۷	۱۲ فوریه ۱۹۹۷	-	-
۴	<u>فدراسیون روسیه</u>	۳۰ دسامبر ۱۹۷۵	۲۳ ژانویه ۱۹۷۶	-	-
۵	قزاقستان	-	-	-	-

جدول (۲-۲): وضعیت کشورهای منطقه‌ای خلیج فارس و دریای عمان از نظر عضویت به کنوانسیون / پروتکل

لندن

ردیف	کشور	تاریخ الحاق به کنوانسیون لندن	تاریخ لازم الاجراء شدن کنوانسیون لندن	تاریخ الحاق به پروتکل لندن	تاریخ لازم الاجراء شدن پروتکل لندن
۱	امارات متحده عربي	۹ آگوست ۱۹۷۴	۳۰ آگوست ۱۹۷۵	-	-
۲	بحرين	-	-	-	-
۳	ج.ا.ایران	۱۳ ژانویه ۱۹۹۷	۱۴ فوریه ۱۹۹۷	-	-
۴	عربستان سعودي	-	-	۲ فوریه ۲۰۰۶	-
۵	عمان	۱۳ مارس ۱۹۸۲	۱۴ آوریل ۱۹۸۲	-	-
۶	قطر	-	-	-	-
۷	کویت	-	-	-	-

۲-۸-۲- پروتکل کنترل انتقالات برون مرزي و دفع مواد زائد خطرناك و ديگر زایدات در دریا^۱

کشورهاي متعاهد کنوانسیون منطقه‌اي کویت با علم به خطري که نقل و انتقالات برون مرزي و دفع مواد زائد خطرناك و ديگر زایدات، متوجه سلامت انسان و محیط زیست منطقه می‌نماید و این که انتقالات و دفع مزبور، اثرات زیانبار این‌گونه مواد زائد را از منشأ آن‌ها به کشورهای عبور و کشورهايي که مواد زائد در آن‌ها دفع یا نگهداري خواهد شد انتقال می‌دهد و با اعتقادات به اینکه کاهش یا کنار گذاشتن تولید مواد زائد خطرناك و ديگر زایدات و در صورتي که این امر میسر نباشد، دفع صحیح آن‌ها از نظر زیست محیطي در محل تولید یا در نزدیکی آن، مؤثرترین راه برای کاهش خطراتي است که به واسطه مواد زائد خطرناك یا ديگر زایدات از جمله انتقالات برون مرزي آن‌ها متوجه سلامت انسان و محیط زیست دریایی می‌شود و با تشخیص کامل اینکه هر کشور متعاهد، دارای حق حاکمیت برای تحریم ورود یا دفع مواد زائد خطرناك و ديگر زایدات خارجي در سرزمین خود می‌باشد، و همچنین با تأکید بر اهمیت همکاری و هماهنگی اقدامات منطقه‌اي به منظور نظارت بر انتقالات برون مرزي مواد زائد خطرناك و ديگر زایدات بین کشورهای متعاهد و محدودیت واردات مواد زائد از کشورهای غیرمتعاهد برای دفع و با توجه به ماده ۱۱ کنوانسیون بازل در مورد کنترل انتقالات برون مرزي مواد زائد خطرناك و دفع آنها و با اعتقاد به روح کنوانسیون یاد شده، همچنین با آگاهی از مفاد کنوانسیون حقوق دریاها و با در نظر گرفتن ماده ۲۱۰ آن و توجه به اهداف کنوانسیون و پروتکل لندن و از طرفي ديگر کنوانسیون و پروتکل مارپل و نهایتاً با در نظر گرفتن اقدامات و موافقتنامه‌هاي بين المللي مربوط، به ویژه اعلامیه ریو و دستور کار ۲۱ و با علاقه‌مندی به تحکیم اجرائي مواد ۴ و ۵ (اتخاذ اقدامات منطقه‌اي و ملي برای حفاظت از محیط زیست دریایی از تمام منابع آلودگی) و با رعایت ماده ۱۹ کنوانسیون منطقه‌اي کویت در جهت تصویب پروتکل‌هاي الحاقی به کنوانسیون کویت، پروتکل مواد زائد خطرناك را در تاریخ ۱۷ مارس ۱۹۹۸ میلادی برابر

¹ Hazardous Wastes Protocol

با ۲۶ اسفند ماه ۱۳۷۶ هجری شمسی در تهران منعقد کردند و سپس پروتکل مزبور جهت امضای هر کشور متعاهد کنوانسیون کویت مفتوح ماند. با امضای پروتکل در تاریخ ۲۳ می ۲۰۰۵ توسط دولت بحرین و تودیع سند تصویب به مرجع امین یعنی دولت کویت، پروتکل مزبور برای ۵ کشور بحرین، ج.ا.ایران، کویت، قطر و عربستان سعودی لازم الاجراء گشت. امارات متحده عربی نیز پروتکل را در تاریخ ۳۰ اکتبر ۲۰۰۵ امضاء نمود و به این ترتیب پروتکل مزبور در نوزدهمین روز پس از تودیع سند تصویب یعنی در تاریخ ۲۷ ژانویه ۲۰۰۶ برای این کشور نیز لازم الاجراء گشت. هدف پروتکل که در ۱۶ ماده و ۷ ضمیمه (در حال حاضر) تهیه شده است کنترل انتقالات برون مرزی مواد زائد خطرناک و دیگر موادی است که در منطقه پروتکل به منظور دفع صحیح یا مدیریت زیست محیطی این مواد در مقصد نهایی صورت می گیرد.

قانون تصویب پروتکل مزبور مشتمل بر ماده واحده منضم به متن پروتکل شامل ۱۶ ماده و ۵ ضمیمه (در زمان تصویب)، در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ ۱۳۸۰/۱/۱۹ تصویب و در تاریخ ۱۳۸۰/۱/۳۰ به تأیید شورای نگهبان رسیده است و مرجع ملی پروتکل سازمان حفاظت محیط زیست می باشد.

در ضمیمه اول پروتکل، فهرست موادی که بایستی کنترل شوند و در ضمیمه دوم فهرست موادی که مستلزم توجه خاص می باشند، ارائه گردیده است. ضمیمه سوم شامل فهرست مشخصات مواد خطرناک، طبق طبقه بندی سازمان ملل متحد و ضمیمه چهارم مربوط به عملیات دفع است که هم شامل عملیاتی است که امکان ترمیم منابع، بازیافت، احیاء، استفاده مجدد، مستقیم یا سایر موارد استفاده را منجر می شود و هم شامل عملیاتی است که امکان موارد فوق الذکر را میسر نمی سازد. ضمیمه پنجم حاوی اطلاعاتی است که باید در اطلاعیه از یک سو و در سند انتقال از سوی دیگر درج شود. ضمائم ۶ و ۷ نیز مشتمل فهرست مواد زائدی است که به ترتیب، خطرناک و غیرخطرناک قلمداد می شوند.

اسناد تصویب پروتکل براساس بند ۲ از ماده ۱۶ نزد دولت کویت نگهداری می شود.

۲-۸-۲-۱- ویژگی های پروتکل

حیطه شمول پروتکل

در بند یکم ماده ۱ پروتکل، نوع مواد زائدی که مشمول حمل و نقل فرامنطقه ای و همچنین دفع در منطقه پروتکل هستند، صراحتاً بیان شده است که عبارتند از:

(الف) مواد زائد خطرناک مربوط به هریک از گروه های نامبرده در ضمیمه ۱ مگر اینکه هیچ یک از مشخصات مندرج در پیوست ۳ را دارا نباشد.

(ب) مواد زائد نامبرده مربوط به هریک از گروه ها که در ضمیمه ۲ پروتکل درج شده باشند.

در بند دوم و سوم ماده ۱، مواد زائد تشعشع‌زا که مشمول سایر نظام‌های کنترل بین‌المللی می‌شوند و مواد زائد ناشی از تأسیسات ساحلی، از حیطة شمول مقررات این پروتکل مستثنی هستند و فعالیت‌های حمل‌ونقل زمینی یا هوایی را نیز به مقررات مخصوص خود واگذار نموده است.

تعاریف و اصطلاحات بکار رفته در پروتکل

از نظر این پروتکل :

۱- مواد زائد عبارت از مواد یا اجسامی است که دفع شده‌اند یا قرار است دفع شوند یا براساس مقررات قوانین ملی لازم است دفع گردند .

۲- مدیریت به معنای جمع‌آوری، حمل و دفع مواد زائد خطرناک یا دیگر ضایعات از جمله مراقبت بعدی از محل‌های دفع می‌باشد .

۳- انتقالات برون مرزی عبارت است از هرگونه انتقال مواد زائد خطرناک یا دیگر ضایعات از منطقه‌ای که تحت صلاحیت ملی یک کشور می‌باشد یا از طریق منطقه‌ای که تحت صلاحیت ملی کشور دیگر است یا از طریق منطقه‌ای که تحت صلاحیت ملی هیچ کشوری نمی‌باشد، به شرطی که حداقل دو کشور در انتقال دخالت داشته باشند .

۴- مدیریت صحیح مواد زائد خطرناک یا دیگر ضایعات از نظر زیست محیطی به معنای انجام تمام اقدامات عملی برای تضمین این است که مواد زائد خطرناک یا دیگر ضایعات به نحوی مهار شده که موجب حفظ سلامت انسان و محیط زیست در برابر اثرات زیان‌آور ناشی از این گونه ضایعات خواهد شد .

۵- کشور واردکننده عبارت است از هر کشوری که انتقال برون مرزی مواد زائد خطرناک یا دیگر ضایعات به آن طراحی شده یا به منظور دفع در آن یا برای بارگیری قبل از دفع در منطقه‌ای که تحت صلاحیت ملی هیچ کشوری نمی‌باشد، در نظر گرفته شده است .

۶- کشور صادرکننده عبارت است از هر کشوری که از آن انتقال برون مرزی مواد زائد خطرناک یا دیگر ضایعات قرار است انجام شود یا انجام شده است .

۷- کشور عبور عبارت است از هر کشوری بجز کشور صادرکننده یا واردکننده که از طریق آن انتقال مواد زائد خطرناک یا دیگر ضایعات قرار است انجام گردد یا انجام می‌شود .

۸- کشورهای مربوط عبارتند از کشورهایی که کشور واردکننده، صادرکننده یا عبور باشند اعم از آنکه از کشورهای متعاقد باشند یا نباشند.

۹- واردکننده عبارت از هر شخصی است که تحت صلاحیت کشور واردکننده می‌باشد و ترتیب ورود مواد زائد خطرناک یا دیگر ضایعات را می‌دهد .

۱۰- صادرکننده عبارت از هر شخصی است که تحت صلاحیت کشور صادرکننده می‌باشد و ترتیب صدور مواد زائد خطرناک یا دیگر ضایعات را می‌دهد .

- ۱۱- تولیدکننده عبارت از هر شخصی است که فعالیت‌های وی باعث تولید مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات می‌شود یا در صورتی که شخص مزبور ناشناخته باشد، شخصی که این ضایعات را تحت تملک و یا کنترل دارد.
- ۱۲- دفع کننده عبارت است از هر شخصی که مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات برای وی حمل می‌شود و دفع آن ضایعات را انجام می‌دهد.
- ۱۳- دفع عبارت است از هرگونه عملیاتی که در ضمیمه (۴) این پروتکل مشخص گردیده است.
- ۱۴- حمل کننده عبارت است از هر شخصی که حمل و نقل مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات را انجام می‌دهد.
- ۱۵- کنوانسیون عبارت از کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری در مورد حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی ۱۹۷۸ می‌باشد.
- ۱۶- شورا عبارت است از رکن سازمان متشکل از کشورهای متعاقد که طبق ماده (۱۶) کنوانسیون کویت تشکیل شده است.
- ۱۷- سازمان عبارت است از سازمان منطقه‌ای برای حفاظت از محیط زیست دریایی که طبق ماده (۱۶) کنوانسیون کویت تشکیل شده است.
- ۱۸- مرجع صالح عبارت است از مرجع یا مراجعی که در دولت کشور متعاقد از سوی مرجع ملی منصوب شده و مسؤول اجرای تعهدات و وظایفی است که در این پروتکل تصریح شده است.
- ۱۹- رهنمودهای فنی منطقه‌ای عبارت است از رهنمودهایی برای مدیریت صحیح مواد زاید خطرناک و دیگر ضایعات از نظر زیست محیطی که به موجب بند (پ) ماده (۱۴) این پروتکل وضع شده است.
- ۲۰- تأسیسات دریافت منطقه‌ای عبارت از هرگونه تأسیسات به وجود آمده بر مبنای ابتکار منطقه‌ای برای دریافت ضایعات و تدارک خدمات برای بیش از یک کشور متعاقد
- ۲۱- حمل و نقل غیر قانونی عبارت از هرگونه انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات به گونه‌ای که در ماده (۱۰) این پروتکل مشخص شده است / سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۳۸۵ /.

قلمرو جغرافیایی :

قلمرو پروتکل، همان منطقه دریایی تعریف شده در کنوانسیون کویت یعنی منطقه خلیج فارس و دریای عمان که طبق تعریف یونپ به منطقه تجمع مرسوم است و شامل آب‌های آزاد و دریای سرزمینی دولت‌های حاشیه آن (که از آن پهنای دریای سرزمینی کشورهای متعاقد اندازه گیری می‌شود) می‌باشد به اضافه آب‌هایی که در سمت خشکی خطوط مبدأ قرار دارد تا حد آب‌های شیرین و شامل مناطق جزر و مدی و باتلاق‌های شور و خورها و مصب خورها.

تعهدات اعضا :

ماده چهارم راجع به تعهدات کشورها درخصوص انتقالات فرامرزی و دفع زایدات در دریا بوده و از کشورهای عضو می خواهد که از تولید و حمل و نقل و دفع این گونه مواد زاید کاسته و هنگام کار با این مواد زائد، تدابیر لازم برای جلوگیری از آلودگی حاصل از اقدامات مدیریتی به کار گیرند.

همچنین فراهم نمودن امکانات، شرایط و تدابیر امنیتی و معیارهای لازم برای حمل و نقل و دفع این گونه مواد و اطمینان از تطابق با قواعد و استانداردهای بین المللی، اخذ مجوزهای لازم و نظارت و بازرسی دائم و پیوسته بر اثرات زیست محیطی این عملیات، به صورتی که مخل محیط زیست و سلامت و بهداشت انسانی نباشد نیز در این ماده مورد تأکید قرار گرفته است.

اعضاء می بایست ضمن تعیین مرجعی ذیصلاح جهت انجام تعهدات و وظائف مقرر در این پروتکل، جهت جلوگیری و مجازات اعمال مغایر با این پروتکل، اقدامات قانونی و اداری لازم را اتخاذ نمایند.

ممنوعیت ورود:

تحت این پروتکل واردات مواد زاید خطرناک یا دیگر ضایعات از کشورهای متعاهد به داخل منطقه پروتکل یا عبور این مواد از این منطقه به منظور دفع نهایی، توسط هر یک از کشورهای متعاهد، ممنوع است. ضمناً این موضوع نیز در پروتکل مورد اغماض قرار نگرفته است که به کشورهای عضو اجازه دهد تا این گونه مواد زاید خطرناک را در صورت نیاز جهت فرآوری، احیاء، بازسازی و استفاده مجدد مستقیم یا استفاده های ثانویه، مشروط بر اینکه کشور وارد کننده، فاقد توانایی های فنی و یا محل مناسب دفن این گونه مواد و همچنین کشور صادر کننده دارای تأسیسات و توانایی های فنی لازم برای مدیریت صحیح این گونه مواد باشد، به سرزمین خود وارد نمایند/سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۳۸۵/.

ممنوعیت دفع :

دفع مواد زاید خطرناک در منطقه پروتکل، ممنوع می باشد. مگر اینکه دفع مزبور به منظور عملیاتی باشد که به ترمیم منابع، بازیافت، احیاء، استفاده مجدد، مستقیم یا سایر موارد منجر شود یا در واقع انجام عملیات دفع، پیامد مخرب ناشی از مواد زاید بر محیط زیست دریایی را کاهش دهد. دفع سایر مواد زاید، مستلزم اخذ مجوز از مرجع ذیصلاح می باشد.

صدور مواد زاید خطرناك و دیگر ضایعات به کشورهای غیر متعاقد :

در ماده ۷ پروتکل اقدامات ضروري هنگام صدور مواد زاید خطرناك به کشورهای غیر عضو در صورت لزوم، و اعلام مراتب به سازمان منطقه‌ای حمایت از محیط زیست دریایی توضیح داده شده است که پیش از هر چیز، درخصوص صادرات مواد زاید خطرناك و سایر مواد زاید و دفع آنها بایستی متعاهدات بین المللی مربوطه و قوانین ملی در این زمینه مورد رعایت قرار گیرد.

انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناك و دیگر ضایعات بین کشورهای متعاقد:

طبق ماده ۸ پروتکل، هیچ کشور متعاهدي مواد زاید خطرناك و دیگر ضایعات را به هیچ کشور متعاقد دیگری، تا زمان تدوین دستورالعمل‌های فنی منطقه‌ای صادر نخواهد کرد، مگر اینکه جهت عملیاتی باشد که احتمال برود منجر به ترمیم منابع، بازیافت و احیاء و ... خواهد شد. در این صورت نیز، کشور وارد کننده باید دارای توانایی‌های فنی لازم جهت مدیریت این مواد و کشور صادرکننده فاقد توانایی‌های لازم جهت دفع یا فرآوری مواد مذکور باشد.

کشور صادرکننده بایستی به طور مستقیم یا از طریق سازمان، هرگونه انتقال برون مرزی، مواد زاید خطرناك و دیگر مواد را به طور کتبی به سایر کشورهای متعاقد اطلاع دهد. این اطلاعیه شامل اعلامیه و اطلاعات مندرج در بخش الف ضمیمه ۵ از جمله اطلاعات مربوط به صادرکننده، تولیدکننده (های)، دفع‌کننده و حمل‌کننده (های) مواد زاید و محل واقعی دفع و سایر اطلاعات می‌باشد.

کشور صادرکننده تا زمانی که رضایت کتبی کشور عبور و کشور وارد کننده را دریافت نداشته است، شروع انتقال برون مرزی را اجازه نخواهد داد. اما در هر زمانی که کشور متعاقد تصمیم بگیرد در مورد انتقال برون مرزی مواد زاید خطرناك و دیگر ضایعات به طور کلی یا تحت شرایط ویژه تقاضای رضایت قبلی ننماید، یا شرایط خود را در این خصوص اصلاح نماید، سایر اعضا را بلادرنگ از تصمیم خود آگاه خواهد ساخت. در مورد انتقالات و دفع موارد و شرایط ویژه، چنانچه کشور صادر کننده ظرف مدت ۳۰ روز از تاریخ دریافت اطلاعیه از سوی کشور عبور پاسخی دریافت نکرده باشد، کشور صادر کننده

می تواند اجازه صدور از طریق کشور عبور را بدهد که در این خصوص نسخه‌ای از اسناد انتقال شامل اطلاعات مندرج در بخش ب ضمیمه ۵، مثل اطلاعات مربوط به صادرکننده، تولید کننده (های) دفع کننده و حمل کننده مواد زاید و محل واقعی دفن و غیره ... به همراه اطلاعیه به سازمان ارسال خواهد گردید

حمل و نقل غير قانوني:

بند اول ماده ۱۰، هرگونه نقل و انتقال فرامرزي مواد زايد خطرناك و ساير مواد زايد را با شيوه هاي مخالف مقررات اين پروتكل و تعهدات عمومي قوانين بين المللي غيرمجاز تلقي نموده است و در صورت انجام، اقدامات لازم توسط کشور صادرکننده يا وارد کننده به عمل خواهد آمد. هر کشور متعهدي بايد قانون ملي - داخلي مناسبي را براي جلوگيري از حمل و نقل غيرقانوني و مجازات آن وضع نمايد.

وظائف سازمان:

ماده ۱۳ وظائف سازمان منطقه‌اي حمايت از محيط زيست دريائي را در قبال اين پروتكل بيان داشته است كه طيفي از وظائف از آموزش کارشناسان ملي در زمينه مراقبت و اجراي مؤثر احكام پروتكل تا ارايه نظر مشورتي به کشورهای عضو و ارتقاء توان شبکه هاي اطلاعاتي منطقه‌اي را دربرمي گيرد. علاوه بر اين، تسهيل در ايجاد تأسيسات دريافت مواد زايد و اصول ارتباط متقابل با سازمان هاي منطقه اي و بين المللي ذيربط و نيز دبیرخانه کنوانسيون بازل از ساير وظائف سازمان مي باشد.

• ارتباط کنوانسيون لندن و پروتكل مواد زائد خطرناك:

همانگونه كه در مقدمه پروتكل مزبور آمده است، يكي از دلايل شكل گيري و انعقاد اين پروتكل توجه به روح مفاد کنوانسيون لندن و پروتكل ۱۹۹۶ آن بوده است. همانگونه كه پيش تر گفته شد يكي از اهداف كلان کنوانسيون لندن، ترويج و حمايت از انعقاد موافقت نامه هاي منطقه اي است كه زمينه اي اجراي کنوانسيون را فراهم مي آورد. طبق ماده ۸ کنوانسيون طرفين قرارداد به منظور پيشبرد اهداف کنوانسيون، تشويق شده اند تا معاهدات منطقه ای براي پيشگيري از آلودگي دريا به واسطه دفع مواد زائد را منعقد نمايند. پروتكل مواد زائد خطرناك علاوه بر احراز شرايط ساير اسناد و کنوانسيون هاي مرتبط، در راستاي اجرايي شدن اين ماده از کنوانسيون و نيل به اهداف آن يعني ممنوعيت دفع غيرمجاز مواد زائد خطرناك و ديگر مواد در دريا همچنين صادرات آن ها به منظور دفع در منطقه دريائي راپمی و بين کشورهای متعاهد کنوانسيون منطقه اي کويت منعقد شد. در ادامه به بررسي وجوه تشابه و افتراق ميان اصول و قوانين مطرح شده در پروتكل مزبور با ماد کنوانسيون و پروتكل لندن خواهيم پرداخت.

به موجب ماده ۶ اين پروتكل، دفع مواد زائد خطرناك در منطقه پروتكل ممنوع اعلام شده است مگر اينكه دفع اين مواد به منظور عملياتي باشد كه احتمال برود به ترميم منابع، بازيافت، احياء، استفاده ي مجدد مستقيم يا ساير موارد استفاده منجر شود و دفع ساير مواد زايد مستلزم اخذ

مجوز اولیه‌ای است که توسط مراجع ذیصلاح هر کشور متعاقد، طبق دستورالعمل‌های فنی منطقه‌ای ارائه می‌گردد.

همچنین در این پروتکل کلیه کشتی‌ها نسبت به فراهم نمودن تأسیسات مناسب دریافت مواد زاید در روی عرشه برای دفع بعدی مواد زاید در تأسیسات دریافت منطقه‌ای – ملی موظف می‌باشند. بنابراین به منظور دریافت این گونه مواد زائد بنادر، بایستی تأسیسات مناسب منطقه‌ای و یا ملی فراهم گردد و در این خصوص این اختیار به اعضای متعاقد داده شده است تا در مورد خدمات ارائه شده در تأسیسات دریافت به خاطر مدیریت مواد زاید، ضمن لحاظ مقررات ملی و دستورالعمل‌های فنی منطقه‌ای هزینه‌هایی را وضع نمایند.

جهت اجرایی شدن پروتکل مزبور کشور جمهوری اسلامی ایران نیز می‌بایست نسبت به انجام برنامه‌ها و اولویت‌های تعیین شده در طرح‌های اقدام ملی، هرچه سریع‌تر اقدام نماید.

۲-۲-۸-۲- اقدامات اجرایی منطقه ای

گردهمایی متخصصان جهت تهیه اصول و ارکان طرح اقدام منطقه‌ای و طرح اقدام ملی اجرایی پروتکل مواد زائد خطرناک، تهران، ایران، ۱۰-۱۲ دسامبر ۲۰۰۶:

اصول و ارکان طرح اقدام منطقه‌ای برای اجرای پروتکل

گردهمایی از متخصصان درباره برنامه‌هایی که تمرکز آتی برنامه‌های اجرایی پروتکل را به تفصیل توضیح می‌دهد، برگزار گردید و از این رو، اصول طرح اقدام منطقه‌ای جهت تأمین نیازهای زیست محیطی و افزایش قابلیت‌های زیست محیطی در منطقه مورد تعمق قرار گرفت.

اهداف این طرح اقدام منطقه‌ای، به شرح ذیل می‌باشد:

- افزایش قابلیت‌ها و استحکام بخشی به مکانیزم‌های دول متعاقد و تسهیل مشارکت بین آنها در راستای هدف اجرای مفاد پروتکل و طرح اقدام منطقه‌ای.
- تدوین برنامه‌ها و اقدامات منطقه‌ای با جدول زمانی با حمایت از اجرای ملزومات پروتکل.
- جلوگیری از دفع مواد زائد خطرناک و دفع نهایی این مواد در ناحیه پروتکل
- تدوین و توسعه دستورالعمل‌ها، استانداردها، ضوابط و مقررات منطقه‌ای جهت دفع و مدیریت صحیح زیست محیطی مواد زائد خطرناک و سایر مواد زائد
- افزایش شبکه‌ها و قابلیت‌های منطقه‌ای جهت تبادل داده‌ها و اطلاعات مرتبط با پروتکل

اصول طرح اقدام منطقه‌ای شامل موارد زیر هستند:

- ۱) تمهیداتی جهت آموزش متخصصان داخلی دول عضو به خصوص جهت بررسی و افزایش مفاد پروتکل با همکاری مرکز منطقه‌ای کنوانسیون بازل در تهران و سایر مراکز ذیصلاح.
- ۲) تنظیم مقرراتی جهت همکاری فنی و حقوقی و توصیه به دول متعاقد به منظور اجرای موثر پروتکل

- ۳) تأسیس يك شبکه منطقه اي با مشاركت هماهنگ كننده هاي شبکه ملي به منظور تبادل داده ها، اطلاعات در زمینه مواد زايد خطرناك و ساير انواع زباله ها
- ۴) ادغام داده ها و اطلاعات مربوط به پروتكل يا سيستم يكپارچه اطلاعات دهی
- ۵) ايجاد يك سيستم پایش و نظارت کارآمد براي انتقال فرامرزي زباله هاي خطرناك و ساير مواد زايد و كنترل مواد زايد در دریا در ناحیه پروتكل
- ۶) تسهیل در ايجاد و تأسیسات دریافت منطقه اي براي مدیریت مواد زايد خطرناك با همکاری نزدیک با دول متعاهد و هویت هاي بین المللي منطقه اي مرتبط.
- ۷) طرفداري از فناوری هاي پاك تر و شیوه هاي تولید پاك تر
- ۸) ثبت تسهیلات دفع در دولت هاي متعاهد و ارتقای بهترین فناوری هاي موجود و از نظر اقتصادی مناسب جهت دفع مواد زايد.
- ۹) افزایش هماهنگی بین قانونگذاری، مدیریت، برنامه ها و سیاست هاي زیست محیطی دولت هاي متعاهد جهت تحقق وظایف آنها طبق پروتكل
- ۱۰) برقراري و حفظ ارتباط با دبیرخانه هاي کنوانسیون بازل و دیگر دستگاه هاي حقوقی بین المللي مرتبط
- ۱۱) افزایش آگاهی عمومی جهت مدیریت صحیح زیست محیطی مواد زايد /ROPME,2008.

اصول طرح اقدام ملي جهت اجرای پروتكل

- گردهمایی پس از بررسی جامع شکاف بین ظرفیت و نیازها، اصول طرح اقدام ملي را به منظور اجرای پروتكل چنان که در ذیل آمده است پیشنهاد نمود:
- منظور از طرح اقدام ملي، دستیابی به اهداف ذیل می باشد:
- مستحکم سازی قانونگذاری ملي براي مدیریت صحیح زیست محیطی مواد زايد
 - توسعه قابلیت هاي ملي و تقویت آنها جهت اجرای پروتكل
 - افزایش قابلیت هاي ملي موردنیاز براي تبادل داده ها و اطلاعات در زمینه مدیریت مواد زايد با دولت هاي متعاهد دبیرخانه راپمی و سازمان هاي بین المللي / منطقه اي زیست محیطی مرتبط.
 - تدوین برنامه ها و اقدامات ملي با جدول زمان بندي براي اجرای دستورالعمل هاي منطقه اي، ملي و فعالیت هاي مردمی ساير مفاد پروتكل
 - به حداقل رساندن تولید مواد زايد، افزایش اطلاعات دفع و کاهش نقل و انتقال فرامرزي مواد زايد.

اصول طرح اقدام ملي مشتمل است بر:

(۱) اهداف

۲) تعیین «مرجع ذیصلاح» یا مرجع یا مراجع تعیین شده توسط «مرجع ملی» جهت تقبل مسئولیت تحقق بخشی به وظایف و امور معین در پروتکل،

۳) شناسایی و افزایش روش ها، ترتیبات سازمانی، قوانین و مقررات، سیاست های زیست محیطی ملی جهت اجرای پروتکل شامل:

- تصویب قوانین یا اصلاح قوانین موجود از طریق افزودن مواد پروتکل به آن ها
- ایجاد مقررات ملی برای اجرای پروتکل
- فراهم ساختن مرجع و ترتیبات سازمانی برای مرجع ذیصلاح به منظور انجام وظایف و امور معین در پروتکل

- توسعه مکانیزم مناسب برای مشارکت سازمان های وابسته در طرح اقدام ملی
- گردآوری مجموعه ای از اسامی متخصصان و سازمان های ملی مرتبط با مدیریت موادزاید
- ایجاد یک نظام کارآمد برای بررسی تأثیرات مدیریت مواد زاید بر محیط زیست و بهداشت انسان

- توسعه سیستم اطلاعات و داده های ملی برای مواد زاید خطرناک و سایر انواع مواد زاید
 - تدارک آموزش به متخصصان ملی در زمینه بررسی اجرای سایر مفاد پروتکل
 - بالابردن آگاهی زیست محیطی در مورد مجموعه مواد زاید، انتقال و دفع آنها
- [ROPME,2008].

اولویت فعالیت های برنامه برای سالهای ۲۰۰۷-۲۰۰۹

برنامه های ملی و منطقه ای و بررسی های بعدی، رهنمود ضروری توسعه برنامه های کوتاه مدت منطقه ای را ارائه کرد. بنابراین، تعدادی از برنامه های فعالیت در اولویت، که برای دوره ۲۰۰۷-۲۰۰۹ پیشنهاد شده است ذیلاً فهرست می شوند:

- ۱- سیمینار درباره الزامات فنی، علمی و حقوقی پروتکل
- ۲- کارگاه شبکه سازی منطقه ای، سیستم اطلاعات و داده های مدیریت مواد زاید
- ۳- گرد همایی متخصصان در زمینه پایش دریا و نظارت بر مواد زاید خطرناک و سایر مواد در ناحیه پروتکل
- ۴- راهنمایی متخصصان منطقه ای و سازمان ها در زمینه مدیریت مواد زاید
- ۵- نگهداری دفتر ثبت ویژه برای مراکز دفع مواد زاید در منطقه
- ۶- ایجاد نظام منطقه ای پایگاه داده ها برای مدیریت مواد زاید
- ۷- تدارک همکاری فنی و حقوقی و توصیه به دول متعاقد درباره تدوین طرح های اقدام ملی و در صورت نیاز، برای اجرای مؤثر پروتکل
- ۸- برگزاری سمینار در مورد اجرای پروتکل [ROPME,2008].

اولین کارگاه آموزشی منطقه ای کنوانسیون لندن و پروتکل آن، که از تاریخ چهارم تا ششم فوریه ۲۰۰۷ در ایالت بحرین، با حضور نمایندگان بحرین، جمهوری اسلامی ایران، عمان، عربستان سعودی، کویت، قطر و ایالت متحده عربی و همچنین نمایندگان مرکز منطقه ای فوریت های دریایی و کمک های متقابل خلیج فارس (MEMAC)^۱ و سازمان بین المللی دیانوردی برگزار گردید، ضمن استقبال از

فعالیت های مداوم و در حال پیشرفت راپمی، میمک و سازمان بین المللی دیانوردی در مورد حفاظت از محیط زیست دریایی منطقه و با یادآوری کنوانسیون منطقه ای کویت و اینکه طبق مفاد آن اعضا باید کلیه اقدامات مناسب را در سطح ملی و منطقه ای جهت حفاظت از محیط زیست دریایی از تمام منابع آلودگی و دیگر فعالیتهای بشری بکار گیرند و نیز با در نظر گرفتن ماده ۲۱۰ کنوانسیون حقوق دریاهای درخصوص جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی ناشی از دفع، و با توجه به اهداف کنوانسیون و پروتکل لندن و با تعمق در خصوصیات اکولوژیکی و هیدروگرافی محیط زیست دریایی منطقه و حساسیت و آسیب پذیری آن نسبت به آلودگی و همچنین جهت اطمینان از اینکه فعالیت های توسعه شهری و طبیعی و کاربری زمین منتج از آن، به گونه ای انجام می شود که منبع دریایی و تسهیلات رفاهی، تا آنجا که ممکن باشد حفاظت شده و منجر به آسیب و صدمه به محیط زیست دریایی نیز خواهد شد و با در نظر گرفتن محدود نمودن اطلاعات موجود در رابطه با دفع برای منطقه دریایی راپمی و تشخیص اینکه منطقه دریایی راپمی یکی از پر رفت و آمدترین مسیرهای کشتیرانی در دنیا می باشد و تخمین زده میشود که در آینده نزدیک، سرعت فعالیتهای کشتیرانی و ریسک های دفع در دریا نیز افزایش یابد و با توجه به نیاز برای کمی سازی و کیفی سازی و ریسک های ایجاد شده از طریق دفع، جهت توسعه اقدامات کاهش سازی ریسکها و خطر ها و در نهایت با در نظرگیری ضرورت ظرفیت سازی برای تحت پوشش قرار دادن این مسائل و بالا بردن آگاهی از این مسائل جدی و مهم در منطقه، مشارکت کنندگان کارگاه آموزشی، پیشنهاداتی را جهت اجرایی نمودن کنوانسیون لندن در منطقه راپمی، به شرح زیر ارائه نمودند:

- ۱- تصویب پروتکل، با توجه به لازم الاجرا شدن پروتکل ۱۹۹۶ لندن، در ۲۶ مارس ۲۰۰۶ و اینکه نهایتاً، پروتکل مزبور، جایگزین کنوانسیون خواهد شد، پیشنهاد می گردد.
- ۲- ایجاد و توسعه ترتیبات اداری، سازمانی و قانونی ملی جهت اجرای الزامات دستورالعمل های دفع پروتکل کنوانسیون لندن تحت این امر، در هر زمان که ضروری انگاشته شود..
- ۳- تأسیس یک شبکه اشتراک اطلاعات منطقه ای شامل سازمان های ملی مرتبط جهت تسهیل تبادل داده ها و اطلاعات مرتبط با پروتکل کنوانسیون.

^۱ - Marine Emergency Mutual Aid Center

- ۴- تقویت و استحکام همکاری و هماهنگی میان سازمانهای دریانوردی، زیست محیطی و دیگر سازمان های مرتبط.
- ۵- در مورد کشتی ها و هواپیماهایی که جهت حقوق بین الملل دارای مصونیت حاکمیتی هستند و در زمانی که دفع مهمات قدیمی و از کار افتاده مدنظر باشد، اعضا باید بگونه ای رفتار کنند که مطابق با کنوانسیون کویت و پروتکل کنوانسیون لندن باشد.
- ۶- اطمینان از اینکه جاگذاری صخره های مرجانی مطابق با اهداف کنوانسیون کویت و کنوانسیون لندن است و اعضا باید ترجیحاً تا زمان تکمیل دستورالعمل های مربوط به این فعالیت ، از هر گونه جاگذاری کشتی ها و شناورها به این منظور خودداری کنند.
- ۷- افزایش همکاری بین اعضا در زمینه پایش اثرات عملیات دفع
- ۸- بررسی نیازهای ویژه جزایر کوچک در حال توسعه در ارتباط با مدیریت زیست محیطی.
- ۹- ایجاد همکاری، هماهنگی و مبادله اطلاعات با دبیرخانه کنوانسیون لندن همچنین همسازسازی و یکسان سازی فرمت گزارش دهی فعالیت های دفع بین دبیرخانه کنوانسیون لندن ، رایپی و میمک
- ۱۰- ارزیابی از دفع مهمات جنگ شیمیایی و مهمات غیر اتمی و معمولی منسوخ و از کار افتاده که در رایپی دفع شده اند.
- ۱۱- جمع آوری اطلاعات در مورد تصفیه مواد لایروبی آلوده در خشکی
- ۱۲- ارزیابی نیاز دولت ها و نتیجتاً تهیه یک برنامه همکاری فنی برای کاربرد رضایت بخش و مناسب از پروتکل و دستورالعمل های آن در تعامل با سازمانهای بین المللی و ذیصلاح یعنی دفتر کنوانسیون لندن و پروتکل آن و بازنگری مستمر این برنامه.
- ۱۳- ایجاد و توسعه متدولوژی جهت همیاری و کمک به دولت ها با ایجاد معیارهای حد مجاز
- (Action level) برای مدیریت مواد لایروبی /ROPME,2008).

فصل سوم:

بررسی وضعیت اجرای
کنوانسیون لندن در ایران

۳- بررسی وضعیت اجرای کنوانسیون لندن در ایران

۳-۱- وضعیت اجرای کنوانسیون لندن در ایران

۳-۱-۱- عضویت

در تاریخ ۱۳۷۵/۶/۲۵ هجری شمسی، ضرورت عضویت جمهوری اسلامی ایران به این کنوانسیون، جهت تکمیل قوانین و مقررات داخلی (موجود) و پرکردن خلاء قانونی موجود، توسط سازمان حفاظت محیط زیست مورد بررسی قرار گرفت. از آنجا که کنوانسیون لندن ارتباط تنگاتنگی با کنوانسیون بازل که دولت جمهوری اسلامی ایران عضو آنست دارد، و همچنین به دلایل ذیل که از اهداف کنوانسیون مذکور بوده و در راستای کنترل و جلوگیری از آلودگی آبهای خلیج فارس و دریای عمان می باشد:

۱- ایجاد آگاهی بین کلیه کشورهای عضو و اعضای ملل متحد درخصوص آلودگی ناشی از دفع مواد زاید.

۲- ایجاد یک چارچوب قانونی فراگیر و جامع که کلیه موارد علمی در راستای کنترل و جلوگیری از آلودگی از طریق دفع مواد زاید را در بر بگیرد.

۳- امکان تخلیه برخی از مواد زاید در دریا که کنوانسیون در صورت رعایت ضوابطی خاص، تخلیه آنها را مجاز دانسته است.

۴- به قاعده و به نظم درآوردن آن دسته از موادی که در آلودگی بیشتر اقیانوس ها موثر هستند

۵- فراهم نمودن ارتباط لازم با دیگر سازمانهای بین المللی در ارتباط با حفاظت از محیط زیست و به دلیل فراهم نمودن زمینه مناسبی برای فعال شدن دولت جمهوری اسلامی ایران در زمینه حفاظت از محیط زیست دریا و جلوگیری از آلودگی آن و مشارکت در اینگونه فعالیت ها، و اینکه الحاق به این کنوانسیون براساس بند ۲ ماده ۱۴ آن و باتوجه به مکاتباتی که با سازمان بین المللی دیانوردی صورت گرفت، هیچگونه بار مالی نداشت و با توجه به این مسئله که در بیشتر کشورهای مرجع رسمی جهت پیگیری و الحاق به کنوانسیون فوق الذکر، سازمان حفاظت محیط زیست آنها بوده است، پیشنهاد گردید تا ضمن تشکیل جلسه ای با کارشناسان آن سازمان، زمینه بررسی و الحاق به کنوانسیون فوق، مورد بحث و بررسی قرار گیرد که نهایتاً لایحه الحاق آن در تاریخ ۱۳۷۵/۴/۲۴ برای انجام مراحل قانونی تصویب، به مجلس شورای اسلامی تقدیم و در نتیجه قانون اجازه عضویت جمهوری اسلامی ایران در کنوانسیون لندن، تصویب شد.

این قانون، در تاریخ ۱۳۷۵/۷/۱ به تأیید شورای نگهبان رسیده و طی نامه شماره ۲۱۰۵-

ق مورخ ۱۳۷۵/۷/۷ به مجلس شورای اسلامی واصل و جهت اجرا ابلاغ گردید. سند الحاق نیز نزد دولت های مکزیک، اتحاد جماهیر سوسیالیستی شوروی، ایالات متحده امریکا، بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی تودیع و با توجه به بند ۲ ماده ۱۹، متن کنوانسیون، ۳۰ روز بعد از ارایه سند تصویب یا الحاق، برای ایران لازم الاجرا گشت.

ماده واحده: به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زاید و دیگر مواد، مصوب سال یکهزار و سیصد و پنجاه و یک هجری شمسی برابر با یکهزار و نهصد و هفتاد و دو میلادی مشتمل بر یک مقدمه، ۲۲ ماده و ۳ پیوست ملحق شود و اسناد مربوطه را تسلیم نماید.

۳-۱-۲- اقدامات اجرایی درخصوص کنوانسیون لندن

در استای اجرای کنوانسیون لندن در ایرن اقداماتی به شرح زیر انجام گرفته است:

۱- تشکیل دبیرخانه ملی کنوانسیون لندن در دفتر محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست.

۲- تشکیل جلسات سندخوانی کنوانسیون لندن و مورد بحث و بررسی قرار دادن مباحثات فنی مربوط به کنوانسیون و پروتکل، به طور متوسط هر دو ماه یک بار با حضور نمایندگان کلیه ادارات

سازمان های ذیربط شامل:

- ادارات کل تابعه سازمان حفاظت محیط زیست در هفت استان ساحلی کشور.
- دفتر حقوقی و امور مجلس سازمان حفاظت محیط زیست
- اداره کل روابط عمومی و امور بین الملل سازمان حفاظت محیط زیست
- دفتر بررسی آلودگی آب و خاک سازمان حفاظت محیط زیست
- سازمان بنادر و کشتیرانی
- سازمان شیلات ایران
- بخش بهداشت، ایمنی و محیط زیست وزارت نفت
- مؤسسه تحقیقات شیلات
- شرکت نفت فلات قاره
- سازمان انرژی اتمی

۳- تشکیل گروه های کاری برای بررسی اسناد کنوانسیون و پروتکل لندن براساس دستورکار و جلسات کنوانسیون و ایجاد زمینه مشارکت و همکاری بین سازمانهای مذکور و تبادل اطلاعات در زمینه فعالیت های مربوط به دفع مواد در دریا.

این کمیته ها یا گروه های کاری تعیین شده به ترتیب عبارتند از:

- کمیته بررسی کنوانسیون لندن و پروتکل ۱۹۹۶
- کمیته بررسی گزارشات گروه علمی
- کمیته بررسی اسناد مربوط به جداسازی دی اکسیدکربن
- کمیته تدوین آیین نامه های اجرایی مرتبط با کنوانسیون لندن

- کمیته بررسی راهکارهای منطقه‌ای
- کمیته مسایل مربوط به مدیریت دفع مواد زاید رادیواکتیو
- کمیته پایش و کنترل اهداف کنوانسیون لندن و پروتکل الحاقی آن.
- ۴- ارسال صورتجلسات به انضمام ترجمه و خلاصه اسناد برای مدیران سازمان های مذکور جهت استحضار و اقدام لازم.
- ۵- انجام مکاتبات لازم با سازمان های ذیربط جهت تهیه گزارش سالیانه دفع مواد زاید در دریا
- ۶- برگزاری دوره آموزشی آشنایی با کنوانسیون لندن، برای استان های ساحلی شمال و جنوب کشور با همکاری دفتر مشارکت و آموزش همگانی، با هدف اطلاع رسانی و جلب مشارکت کارشناسان و مدیران ذیربط در اجرای هرچه بهتر تعهدات بین‌المللی کشور.
- ۷- پیگیری درخصوص برگزاری دوره آموزشی اجرای کنوانسیون و پروتکل لندن توسط دبیرخانه برای کشورهای منطقه خلیج فارس، با همکاری سازمان منطقه ای حفاظت از محیط زیست دریای عمان و خلیج فارس (راپمی) و استفاده از پتانسیل موجود در «برنامه مساعدت به کشورهای متقاضی اجرای کنوانسیون و الحاق به پروتکل»، در جهت ارتقای توان کارشناسی نیروهای داخلی. این تلاش ها نهایتاً به برگزاری دوره مذکور در بهمن ماه ۱۳۸۵ برابر با ۴-۶ فوریه ۲۰۰۷ در ایالت بحرین توسط دبیرخانه کنوانسیون لندن با همکاری مرکز فوریت های دریایی متقابل خلیج فارس (میمک) منجر شد و نتایج بسیار مثبتی جهت اجرایی کردن کنوانسیون در ایران و حرکت به سمت الحاق و پروتکل داشته است.
- ۸- پیگیری درخصوص برگزاری دوره آموزشی اجرای کنوانسیون و پروتکل لندن از سوی دبیرخانه این کنوانسیون برای کشورهای حاشیه دریای خزر با همکاری سازمان منطقه ای حفاظت از محیط زیست دریای خزر و استفاده از پتانسیل موجود در «برنامه مساعدت به کشورهای متقاضی اجرای کنوانسیون و الحاق پروتکل» در جهت ارتقای توان کارشناسی نیروهای داخلی.
- لازم به ذکر است که به پیشنهاد ج.ا.ایران پس از برگزاری دوره آموزشی در بحرین، برای برگزاری دوره مشابه برای منطقه خزر، تلاش‌هایی انجام شد ولی از آنجایی که دفتر «برنامه محیط زیست خزر»^۱ وابسته به سازمان ملل، در حال اتمام مأموریت خود در ایران می‌باشد و ظرف چند ماه آینده تعطیل خواهد شد، برگزاری این دوره با مشکلاتی مواجه است که برطرف شدن آن‌ها نیازمند سپری شدن زمان و انجام هماهنگی‌های لازم از سوی دبیرخانه کنوانسیون تهران می‌باشد. بدیهی است تا قبل از تشکیل این دبیرخانه امکان برگزاری چنین دوره آموزشی آشنایی با کنوانسیون و پروتکل وجود نخواهد داشت.
- ۹- شرکت در اجلاس های مشورتی کنوانسیون

¹ - Caspian Environment Programme

۱۰- حضور فعال ایران سی امین جلسه گروه علمی کنوانسیون لندن برابر با اولین جلسه گروه علمی پروتکل لندن - ۱۸ تا ۲۲ ژوئن - (خرداد ۱۳۸۶) در اسپانیا، برای اولین بار، که مورد تشویق دبیرخانه کنوانسیون لندن واقع شد.

۱۱- با توجه به فعالیت‌های اخیر جمهوری اسلامی ایران در راستای اجرای کنوانسیون لندن، جمهوری اسلامی ایران از سوی دبیرخانه کنوانسیون لندن به عنوان کشور محل انجام پروژه پایلوت مطالعات ارزیابی میزان تطابق با الزامات کنوانسیون بین کشورهای منطقه راپمی (خلیج فارس) انتخاب شده است و سند مربوطه در سی امین جلسه گروه علمی به تصویب رسید. این موضوع با توجه به فعالیت‌های ج.ا.ایران از قبیل هدف‌گذاری و اختصاص بودجه ویژه و استخدام شرکت مشاور برای انجام مطالعات و طراحی سیستم‌های اجرایی کنوانسیون لندن مورد استقبال قرار گرفت.

۳-۱-۳- اقدامات در دست اجرا

- ۱- تهیه طرح اجرای کنوانسیون لندن با هدف ایجاد بستر لازم برای الحاق به پروتکل لندن.
 - ۲- ترجمه دستورالعمل‌های ارزیابی مواد زاید.
 - ۳- تصمیم‌گیری در مورد مقادیر مجاز آلاینده‌ها جهت ارزیابی مواد مورد تقاضا برای دفع در دریا.
 - ۴- انجام مطالعات لازم جهت تعیین محل‌های دفع در دریا
 - ۵- تعیین طرح پایش محیط‌های دریایی در محل‌های دفع
 - ۶- تعیین ساختار کمیته صدور مجوز
 - ۷- تعیین مکانیزم گزارش دهی
 - ۸- تشکیل کمیته صدور مجوز و تعیین ساختار آن
- از آنجایی که در بیشتر کشورها، مرجع رسمی جهت پیگیری و الحاق به کنوانسیون فوق‌الذکر سازمان حفاظت از محیط زیست آن‌ها می‌باشد، مرجع ملی کنوانسیون لندن، در جمهوری اسلامی ایران نیز سازمان مذکور شناخته شده است. این در حالی است که مرجع ملی سازمان بین‌المللی دریانوردی در جمهوری اسلامی ایران، وزارت راه و ترابری (سازمان بنادر و کشتیرانی) می‌باشد که این موضوع نشان‌دهنده حساسیت و اهمیت جایگاه سازمان حفاظت محیط زیست در اجرای این کنوانسیون می‌باشد. دبیرخانه ملی کنوانسیون لندن واقع در دفتر محیط زیست دریایی می‌باشد و فعالیت‌های آن شامل اطلاع‌رسانی در مورد اسناد و اخبار مربوط به جلسات و هماهنگی جهت ایجاد مکانیزم‌های لازم برای اجرایی شدن هر چه بهتر کنوانسیون در کشور می‌باشد.
- جمهوری اسلامی ایران در حال حاضر تنها عضو کنوانسیون لندن می‌باشد اما معاونت محیط زیست دریایی مشغول فراهم آوردن زیرساخت‌های لازم برای الحاق به پروتکل لندن می‌باشد.

لازم به ذکر است که جهت عضویت در کنوانسیون لندن، نه تنها هیچ گونه حق عضویتی از کشورهای متعاقد دریافت نمی شود، بلکه جهت اجرای هرچه بهتر کنوانسیون / پروتکل لندن مساعدت های فنی و ... نیز از سوی دبیرخانه کنوانسیون به کشورهای عضو ارایه می شود.

همچنان که در ابتدای این مبحث اشاره شد، از جمله اقدامات انجام شده دیگر درخصوص کنوانسیون لندن، تشکیل جلسات سندخوانی کنوانسیون لندن و مورد بحث و بررسی قرار دادن مباحثات فنی مربوطه بوده است که تاکنون ۴ جلسه سندخوانی یا ۴ نشست درخصوص کنوانسیون لندن و پروتکل آن، با هدف جلب همکاری و ایجاد هماهنگی بین کلیه دستگاه های ذیربط با حضور مدیرکل و کارشناسان دفتر محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست (به عنوان دبیرخانه ملی کنوانسیون)، نمایندگان سازمانها و دستگاه های ذیربط در امور محیط زیست دریایی تشکیل شده است. در واقع می توان گفت این نشست ها سرآغازی جهت ازسرگیری مجدد فعالیت ها در زمینه کنوانسیون با همکاری ارگان های دریایی و نمایندگان ادارات کل استان های ساحلی بوده است. هدف از برگزاری آن نیز مطالعه اسناد جلسات کنوانسیون و پروتکل جهت بررسی سازوکارهای اجرای آن در کشور و همچنین عضویت ج.ا.ایران به پروتکل آن در آینده می باشد. لذا با توجه به ضرورت و اهمیت برگزاری این جلسات و این که در حال حاضر وقفه ای در برگزاری این جلسات ایجاد گردیده است توصیه می گردد دفتر محیط زیست دریایی به عنوان دبیرخانه ملی هرچه سریعتر نسبت به ازسرگیری مجدد و برگزاری این جلسات اقدام نماید.

۳-۲- تاثیر کنوانسیون لندن در قوانین داخلی ایران

در این بخش ما به دنبال آن خواهیم بود تا با مطالعه تطبیقی مفاد کنوانسیون لندن با قوانین داخلی ایران و جمع آوری مجموعه ای از قوانین مرتبط با موضوع، برای حل مسائل زیست محیطی ابزار حقوقی داشته باشیم که البته این کار تنها به وسیله قوانین لازم الاجراء امکان پذیر است و مجموعه قوانین آورده شده در این اثر همگی به دنبال همین هدف هستند.

در زمینه انطباق مقررات کنوانسیون لندن با قوانین و مقررات داخلی در جمهوری اسلامی ایران، توجه به این مطلب ضروری است که تاکنون قوانین و مقررات متعدد و قابل توجهی به همراه آیین نامه های اجرایی مبسوط در مورد حفاظت محیط زیست دریایی (حفاظت از منابع آبی کشور) تصویب شده است. این قوانین هم شامل قوانین جزایی و هم شامل قوانین حقوقی می باشند که به طور کل به مسئله ضرورت حفاظت و حمایت از محیط زیست دریایی اشاره دارند ولی در هیچ کدام از این قوانین، مسئله دفع مواد زاید به طور خاص مورد توجه قرار نگرفته است و یا چگونگی آن روشن نشده است. همچنین این قوانین فقط به آب های تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران تسری می یابد چراکه حداکثر میزان گسترش قلمرو شمول قوانین مورد بحث به قانون مناطق دریایی مربوط می شود که تا منطقه انحصاری اقتصادی را دربرمی گیرد. بنابراین می توان گفت قانون داخلی

مشخصی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از ریزش مواد زاید از کشتی ها و هواپیماها و دیگر سازه های ساخته دست بشر در دریا، تدوین نشده است. مع هذا و با توجه به اهمیت قوانین مربوط به حفاظت از محیط زیست دریایی ابتدا مقررات ملی عام در این زمینه و سپس قوانین و مقررات خاص مربوط به آلودگی آبها و حفاظت از محیط زیست دریایی به صورت مشروح ارائه گردیده اند.

قانون اساسی

۳-۲-۱- اصل پنجاهم قانون اساسی ایران

بررسی قوانین و مقررات ایران نشان می دهد که مقوله محیط زیست به طور نسبتاً مناسبی مورد توجه قانونگذار بوده است و از این طریق بسترهای قانونی مناسبی برای تأمین پشتوانه های لازم جهت حفاظت از محیط زیست در کشور موجود می باشد. مهمترین قانونی که در بالاترین سطح مقررات ملی قرار دارد، قانون اساسی است و یکی از گویاترین اصول حفاظت محیط زیست در کل ابعاد آن در کشور، اصل ۵۰ قانون اساسی است. این اصل یکی از پیشرفته ترین اصول در زمینه قوانین هدایتی و نظارتی حفاظت از کلیه عوامل محیط زیست، قوانین حافظ برابری نسلها و نیز قوانین تلفیق طرح های توسعه با حفاظت محیط زیست در سطح کلان می باشد. در اصل ۵۰ قانون اساسی به شرح ذیل به موضوع محیط زیست پرداخته شده است:

«در جمهوری اسلامی، حفاظت محیط زیست که نسل امروز و نسلهای بعد باید در آن حیات اجتماعی رو به رشدی داشته باشند، وظیفه عمومی تلقی می گردد. از این رو فعالیتهای اقتصادی و غیر آن که با آلودگی محیط زیست یا تخریب غیر قابل جبران آن ملازمه پیدا کند، ممنوع است.»

اصل پنجاهم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، به شکل بسیار جالبی تقریباً همه اصول زیست محیطی بین المللی که امروزه مطرح است را با ویژگی خاصی عنایت دارد. این قانون حفاظت از محیط زیست را اصل قرار داده است و تنها محیط زیست را متعلق به يك نسل ندانسته، بلکه نسلهای امروز و نسلهای فردا را از داشتن چنین حقی بهره مند ساخته است. اصل مذکور، حفظ محیط زیست را تنها وظیفه يك گروه خاص یا دولت ندانسته بلکه به عنوان يك وظیفه عمومی که شامل دولت، سازمان و اشخاص می شود، تلقی نموده است. از سویی دیگر کلیه فعالیت های بشری اعم از اقتصادی و غیر آن را که موجب آلودگی یا تخریب محیط زیست می شود، به ویژه مواردی که تخریب آن غیر قابل جبران باشد و شامل منابع تجدید ناپذیر می گردد، ممنوع اعلام کرده است. داشتن محیط زیست سالم را به طور تلویحی حق انسانها دانسته و وجود آن را نه تنها به عنوان يك عامل مادی صرف، بلکه به عنوان محیطی که برای رشد حیات انسانی و اجتماعی انسان لازم است، تلقی کرده است / حبیبی، محمدحسن، ۱۳۸۴/.

بنابراین، براساس اصل فوق الذکر و با توجه به موضوعیت پایان نامه، حفاظت از دریاها به عنوان بخشی از محیط زیست، وظیفه همگانی است و هرگونه فعالیت اعم از اقتصادی که سبب صدمه و آلودگی آبها گردد، ممنوع می باشد.

در اصل چهل و پنجم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران آمده است: «انفال و ثروت‌های عمومی از قبیل زمین‌های موات یا رها شده، معادن، دریاها، دریاچه‌ها، رودخانه‌ها و سایر آب‌های عمومی، کوه‌ها، ...»

دره‌ها و ... در اختیار حکومت اسلامی است تا برطبق مصالح عامه نسبت به آنها عمل نماید.» در این اصل از قانون اساسی به بخش عمده‌ای از محیط زیست و منابع طبیعی از جمله دریاها اشاره شده است که به لحاظ اهمیت، آنها را در اختیار حکومت اسلامی می‌داند تا براساس قوانینی که در مورد هر یک تصویب گردیده و یا تصویب می‌شود بر طبق مصالح عمومی نسبت به آنها عمل نماید.

در زمینه مصادیق طبیعت و محیط زیست مذکور در اصل فوق در جمهوری اسلامی ایران، سازمان‌ها و وزارتخانه‌های مختلف دخالت دارند و سازمان حفاظت محیط زیست به عنوان متولی اصلی حفظ به شمار می‌رود.

در اصول ۴۰ و ۴۳ قانون اساسی نیز تأکیدات مشابهی آمده است.

-قوانین عادی

قانون شکار و صید که مصوب ۱۳۴۶/۳/۱۶ بوده و مشمول اصلاحاتی مصوب ۱۳۵۳/۱۰/۳۰ و ۱۳۷۵/۹/۲۵ می‌باشد، دارای ۳۲ ماده و ۴ تبصره می‌باشد. جمهوری اسلامی ایران از جمله کشورهای پیشرو و مترقی است که قبل از اینکه مسأله جلوگیری از دفع مواد زائد در دریا، تحت کنوانسیون و معاهده بین‌المللی مطرح شود، به لحاظ ضرورت و اهمیت مسأله حفاظت از محیط زیست دریایی و آلودگی آن، ضوابطی را در این خصوص در قانون پیش‌بینی کرده است. بنابراین می‌توان به این قانون به عنوان یکی از قوانین بسیار مترقی و پیشرو در این زمینه اشاره نمود. از مواد حائز اهمیت آن که به بررسی آلودگی آب، خسارت وارده بر منابع زنده آبزی و تعیین مجازات برای چنین اعمالی می‌پردازد می‌توان به مواد (۱۲ و ۱۳) قانون شکار و صید اشاره نمود.

در ماده ۱۲ برای مواردی همچون آلوده نمودن منابع آبی نظیر رودخانه‌ها، دریاچه‌ها و ... به موادی که باعث آلودگی آب و از بین رفتن آبزیان می‌گردد، مجازات حبس از سه ماه تا سه سال و یا پرداخت جزای نقدی از یک میلیون و پانصد هزار ریال تا هیجده میلیون ریال در نظر گرفته شده است.

ماده ۱۳ قانون شکار و صید، اقداماتی که موجب آلودگی آب دریای خزر و خلیج فارس و دریای عمان با مواد غیر نفتی را فراهم آورده و باعث مرگ و میر آبزیان و یا به خطر افتادن محیط زیست آنان شود را به مجازات حبس از نود و یک روز تا سه سال و یا پرداخت جزای نقدی از یک

میلیون و هشتصد هزار ریال تا بیست میلیون ریال و در صورت تکرار به هر دو مجازات محکوم می‌گردد

[سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۳۸۳]. این ماده مقید است یعنی تنها آلودگی آب را برای مجازات کافی نمی‌داند بلکه آن آلودگی بایستی منجر به مرگ‌ومیر آبزیان نیز بشود. همچنین، قانون مذکور به طور غیرمستقیم به تعیین ضمانت اجرایی و مجازات‌های نقدی و جزایی برای اعمال مغایر با مفاد این کنوانسیون یعنی آلوده‌سازی محیط زیست دریایی از طریق دفع مواد زاید غیرنفتی پرداخته است. نتیجه این که قانون مذکور، مسأله آلوده ساختن محیط زیست دریایی را به طور عام بیان کرده و گرچه دفع مواد زاید و دیگر مواد در دریا را نیز شامل می‌شود، اما انحصاراً به آلودگی از طریق دفع مواد زاید و دیگر مواد اشاره ننموده بلکه کلیه منابع آلودگی دریا را مدنظر قرار داده است.

۳-۲-۴- قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست (مصوب ۱۳۵۳/۳/۲۸ و اصلاحیه ۱۳۷۱/۸/۲۴)

پس از اصل پنجاهم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست، جامع‌ترین و مرجع‌ترین قانون ملی کشور در زمینه‌های مختلف مرتبط با محیط زیست از جمله حفظ و بهبود محیط زیست و پیشگیری و ممانعت از هر نوع آلودگی می‌باشد و اغلب مقررات تدوین شده زیست محیطی کشور در راستای عملیاتی شدن این قانون می‌باشند. قانون مذکور که دارای ۲۱ ماده و ۹ تبصره

می‌باشد، در تاریخ ۲۸ خرداد ۱۳۵۳ تصویب و اصلاحیه آن در ۱۳۷۱/۸/۲۴ انجام شده است. به موجب ماده ۹ این قانون، اقدام به هر عملی که موجبات آلودگی محیط زیست را فراهم نماید ممنوع است. "منظور از آلوده ساختن محیط زیست عبارتست از پخش یا آمیختن مواد خارجی به آب یا هوا، خاک یا زمین به میزانی که کیفیت فیزیکی یا شیمیایی یا بیولوژیک آن را به طوری که زیان آور به حال انسان یا سایر موجودات زنده و یا گیاهان و یا آثار و ابنیه باشد تغییر دهد." [سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۳۸۳].

لحن کلی این ماده به گونه‌ای است که می‌توان استنباط کرد حتی بدون تصویب کنوانسیون مورد بحث نیز دفع مواد زاید در دریا، چنانچه موجب آلودگی محیط زیست شود، ممنوع خواهد بود. همچنین طبق ماده ۱ این قانون، وظیفه مراقبت، نظارت و جلوگیری از آلودگی آب‌ها ناشی از زباله‌ها و مواد زائد کارخانجات و به طور کلی هر نوع ماده‌ای که منجر به ایجاد اثراتی بر روی محیط زیست دریایی شود، به سازمان حفاظت محیط زیست سپرده شده است و باز هم در این قانون انحصاراً مسأله آلودگی مواد زاید ناشی از دفع مطرح نمی‌باشد، بلکه آلودگی ناشی از کلیه منابع را شامل می‌شود.

قانونگذار ضمن ماده یک، وظایف متعددی را برعهده سازمان حفاظت محیط زیست قرار داده است، از جمله «حفاظت و بهبود و بهسازی محیط زیست و پیشگیری و ممانعت از هر نوع آلودگی و هر اقدام مخربی که موجب برهم خوردن تعادل و تناسب محیط زیست می‌شود».

این ماده حفظ محیط زیست را به صورت عام و مطابق بیان کرده است. قانونگذار وظائف سازمان حفاظت محیط زیست را در ماده ۶ قانون به گونه ای مبسوط شرح داده است از جمله انجام تحقیقات و بررسی های علمی و اقتصادی در زمینه حفاظت و بهبود و بهسازی محیط زیست و جلوگیری از آلودگی و برهم خوردن تعادل محیط زیست از جمله تغییراتی که تأسیسات و مستحذات مختلف در وضع فیزیکی و شیمیایی و بیولوژیک خاک، آب و هوا ایجاد می نمایند و این تغییرات سبب دگرگونی وضع طبیعی می گردند، مانند دگرگونی اکولوژی دریاها، تغییر و تخریب مسیر رودخانه ها و ... و یا پیشنهاد ضوابط به منظور مراقبت و جلوگیری از آلودگی آب، هوا، خاک، پخش فضولات اعم از زباله ها و مواد زاید کارخانجات و بطور کلی عواملی که مؤثر بر روی انواع محیط ها باشند من جمله محیط آبی باشند. علیرغم این که در ماده ۹ این قانون اقدامات آلوده کننده محیط زیست من جمله آب، ممنوع اعلام شده است اما ضمانت اجرایی برای این امر پیش بینی نشده است. بنابراین در این قانون باید ضمن توصیف جرم، جرایمی متناسب با جرم مربوط در نظر گرفته شود.

لذا از آن جایی که سازمان حفاظت محیط زیست مرجع ملی اجرای کنوانسیون لندن می باشد، به منظور تکمیل شرح وظائف سازمان در راستای ایفای این وظیفه محوله، موارد سه گانه ذیل که از متن کنوانسیون لندن استخراج شده است، می تواند به ماده شش قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست پس از بند (ز) اضافه گردد:

(ح) ترویج روشهای کنترل مؤثر کلیه منابع آلاینده محیط زیست دریایی

ط) اجرای روش های کاربردی به منظور جلوگیری از آلودگی دریا بر اثر دفع مواد زاید و موادی که :

۱- سلامت بشر را به مخاطره می افکند.

۲- بر منابع زنده (زیستی) و حیات موجودات دریایی آسیب می رساند.

۳- مطلوبیت محیط زیست دریایی را کاهش داده یا دیگر استفاده های قانونی از دریا را مختل می نماید.

ی) اتخاذ تدابیر مؤثر متناسب با توانایی های علمی، فنی و اقتصادی خود به منظور پیشگیری از آلودگی دریایی به لحاظ دفع مواد زاید و هماهنگ کردن خط مشی های خود با ارگانهای ذیربط در این راستا.

۳-۲-۵- قانون حفاظت از دریا و رودخانه های مرزی از آلودگی به مواد نفتی (مصوب ۱۳۵۴/۱۱/۴)

به موازات افزایش استخراج و حمل و نقل نفت، وجود قانونی مؤثر در این زمینه لازم به نظر می رسید. قانون جامع از طرف ایران در این زمینه، قانون حفاظت دریا و رودخانه های مرزی از آلودگی با مواد نفتی می باشد. قانون فوق مشتمل بر ۱۹ ماده و ۸ تبصره، پس از تصویب مجلس سنا در جلسه روز چهارشنبه ۱۳۵۴/۹/۱۹، در جلسه روز سه شنبه ۱۳۵۴/۱۱/۱۴ هجری شمسی به

تصویب مجلس شورای ملی رسید که در اجرای کنوانسیون‌های لازم الاجرای آن روز تهیه شده است و همه جا از نفت به عنوان سرچشمه آلودگی دریا بحث می‌کند که از طریق تخلیه یا نشت نفت یا هرگونه مخلوط نفتی از کشتی‌ها و نفتکش‌ها، سکوها، حفاری و جزایر مصنوعی و لوله‌های نفتی به دریا سرایت می‌کند. آبهای موضوع این قانون آب‌های دریای سرزمینی می‌باشند. به موجب ماده ۲ قانون یاد شده «آلوده کردن رودخانه‌های مرزی و آب‌های داخلی و دریای سرزمینی ایران به نفت یا هرگونه مخلوط نفتی، خواه توسط کشتی‌ها و خواه توسط سکوها، حفاری یا جزایر مصنوعی (اعم از ثابت یا شناور) و خواه توسط لوله‌ها و تأسیسات و مخازن نفتی واقع در خشکی یا دریا ممنوع است و مرتکب به حبس جنحه‌ای از شش ماه تا دو سال یا پرداخت جزای نقدی از یک میلیون تا ده میلیون ریال یا به هر دو مجازات محکوم می‌شود، در صورتی که آلودگی به واسطه بی‌مبالاتی یا بی‌احتیاطی واقع شود، مجازات مرتکب، حداقل جزای نقدی مذکور است».

ماده ۲ قانون حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی که آلوده کردن را منع و مرتکب را به حبس جنحه‌ای و جزای نقدی محکوم می‌کند از حد آلوده کردن در این ماده سخنی به میان نمی‌آورد. در این زمینه می‌توان از مفهوم ماده ۶ و گاهی از مفهوم مخالف بندهای ج به بعد آن، با ماده ۲، در خصوص عدم مجازات، به حد آلوده کردن، یعنی این که ثبت چه میزان نفت و مخلوط نفتی و با چه شرایطی سبب آلودگی می‌شود رسید.

نکته مهم در این ماده در مورد آلودگی در موارد استثنایی است. آلودگی که به علت رفع خود از کشتی و یا نجات جان اشخاص ضروری و غیره قابل اجتناب تشخیص داده شود، مشروط به آنکه اولاً میزان آلودگی با خطری که کشتی و یا سرنشینان را تهدید می‌کرده است متناسب باشد و ثانیاً پس از وقوع اقدامات فوری به منظور جلوگیری و رفع آثار آن صورت گرفته باشد و همچنین در موارد آلودگی غیر عمدی در نتیجه نشستی پیش بینی نشده و یا معلول خرابی و خلل اتفاقی کشتی و یا خطوط لوله و یا تأسیسات باشد مشروط بر این که اتخاذ اقدامات فوری به منظور جلوگیری و رفع آثار آن صورت گرفته باشد، مجازات‌های مقرر در ماده ۲ اعمال نخواهد شد. در کلیه موارد مذکور در بالا مسئولین مکلف خواهند بود که جریان را فوراً به مقامات صلاحیتدار نزدیکترین بندر ایران اطلاع دهند، در غیر این صورت متخلفین به حداقل مجازات مذکور در ماده دو محکوم خواهند شد.

نکته قابل توجه در این قانون این است که قانونگذار در ماده ۲، هردو نوع آلودگی عمدی و آلودگی غیرعمدی به واسطه بی‌مبالاتی و بی‌احتیاطی را جرم تلقی نموده و برای آن مجازات در نظر گرفته است و عمدی و غیرعمدی بودن تنها در نوع مجازات مؤثر است.

مورد دیگر در این قانون این است که کشتی‌های مشمول این قانون ملزم به بیمه اجباری می‌باشند که در دیگر قوانین مربوط به محیط زیست چنین امری به چشم نمی‌خورد (ماده ۱۰). دیگر اینکه یک زمان مشخص شش ساله برای جبران خسارت تعیین شده اما در زمینه مسئولیت مدنی آلوده‌کنندگان، اشاره به مبنای مسئولیت صاحبان کشتی‌هایی که آلوده‌کننده نیز می‌باشند ندارند و

همین امر نقض این قانون و دیگر قوانین مربوطه می‌باشد و چاره‌ای جز استناد به ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی باقی نمی‌ماند. برطبق این ماده تقصیر صاحبان کشتی‌ها باید ثابت گردد. در ماده ۱۶ این قانون مستقیماً به مسئله عضویت ایران در معاهدات بین‌المللی و منطقه‌ای جلوگیری از آلودگی و حفاظت از محیط زیست دریایی از آلودگی و همکاری و تشریک مساعی با دولتهای ذینفع در این خصوص اشاره کرده است و دولت را مکلف به تنظیم و اجرای چنین تعهداتی نموده است که با توجه به اینکه تاریخ تصویب این قانون سال ۱۳۵۴ و تاریخ عضویت در کنوانسیون لندن ۱۳۷۵ ه.ش می‌باشد. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت تصویب کنوانسیون لندن در ادامه تکالیف و تعهدات نسبت به این ماده می‌باشد. (ماده ۱۶)

نتیجتاً این که قانون مذکور تنها آلودگی دریایی ناشی از مواد نفتی را مدنظر قرار داده و مقام صلاحیت‌دار اجرای آن را سازمان بنادر و کشتیرانی دانسته است. تنها به موجب ماده ۸ آن، آلودگی با مواد غیرنفتی را مدنظر قرار داده و جلوگیری از آلودگی آب‌های موضوع ماده ۲ را به غیر از موارد مذکور در این قانون یا به عبارتی غیر از آلودگی نفتی ناشی از کشتی‌ها، سکوها و ... در این قانون، برعهده سازمان حفاظت محیط زیست گذاشته است.

لذا به نظر می‌رسد حتی در مورد مواردی که در حدود قانون سازمان بنادر و کشتیرانی قرار دارند و این سازمان از انجام وظایف خود کوتاهی می‌ورزد، سازمان محیط زیست با توجه به هدف و رسالت خود که حفاظت و حمایت از منابع طبیعی و زیستی می‌باشد، می‌تواند از این امر استفاده و از آلودگی آب‌های مذکور در ماده ۲ با مواد نفتی و غیرنفتی جلوگیری نماید.

فلذا قانون مذکور نیز، صراحتاً مسئله جلوگیری از آلودگی دریاها ناشی از مواد زائد را بیان نکرده و تنها با بیان اینکه سازمان حفاظت از محیط زیست، مسئول رفع آلودگی‌های ناشی از مواد غیرنفتی می‌باشد، اکتفا نموده است. از طرفی تاکنون آیین‌نامه‌های اجرایی این قانون یعنی در واقع آیین‌نامه دادرسی

تدوین نشده است. علت این که در ماده ۱۹ به تهیه آیین‌نامه‌ها (بیش از یک آیین‌نامه) تأکید شده است این است که در اجرای قانون مربوطه دو آیین‌نامه اجرایی موردنیاز است که یکی از آنها مربوط به اجرای این قانون یعنی منع آلودگی آب دریا به مواد نفتی است که مقام صلاحیت‌دار اجرای آن وزارت راه و ترابری و سازمان بنادر و کشتیرانی می‌باشد و سازمان‌های دیگر مندرج در قانون از قبیل نیروی دریایی و هوایی، اداره کل هواپیمایی کشور، شرکت ملی نفت، سازمان محیط زیست و ژاندارمری (نیروی نظامی) مکلف به همکاری لازم با سازمان بنادر می‌باشند و آیین‌نامه‌های دیگر مربوط به حفظ محیط زیست دریا به معنای عام است که آلودگی دریا ناشی از سایر منابع آلاینده مانند دفع زایدات اتمی در دریا، جلوگیری از تخلیه فاضلاب شهری در رودخانه‌ها و مقررات زیست محیطی تردد کشتی‌های با نیروی محرکه‌ی اتمی را شامل می‌شود و سازمان محیط زیست متولی آن است. در صورت تدوین آیین‌نامه اخیر، تا حدودی

کمبود های مرتبط با آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زاید، رفع خواهد شد. بهرحال کمبود آئین‌نامه‌های اجرایی موردنظر در اجرای این قانون محسوس است بویژه این که حفظ محیط زیست و مقررات آن در اغلب موارد جنبه آمرانه و بازدارنده و مجرمانه دارد /ناصری، سیمین، ۱۳۸۱/.

۳-۲-۶- قانون تشکیل شورای عالی اقیانوس شناسی (مصوب ۱۳۷۰/۵/۲۰)

آلوده کردن اشکال گوناگون آب اعم از اقیانوس ها، دریاها، دریاچه ها و رودها و مانند آنها بسیار خطرناک است و می‌تواند خسارات جبران ناپذیری را به بار آورد. به همین جهت در سطح قوانین داخلی کشورمان به منظور اعتلای سطح علمی و دستیابی به یک سیاست و خط مشی اصولی و ایجاد هماهنگی فعالیت های ملی و تخصصی و بین المللی در زمینه اقیانوس شناسی و شناسایی و داشتن اطلاعات و بینش صحیح از دریاها و تحقیق و بهره برداری از منابع ارزنده ، خلیج فارس و دریای عمان و بحر خزر شورایی به نام "شورای عالی اقیانوس شناسی کشور" تشکیل گردید.

قانون تشکیل شورای عالی اقیانوس شناسی مشتمل بر ماده واحده و ۴ تبصره در جلسه علنی روز یکشنبه ۲۰ مرداد ماه ۱۳۷۰ مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۷۰/۵/۲۷ به تأیید شورای نگهبان رسیده است.

این شورا جهت انجام و هماهنگی مطالعات و تحقیقات و عملیات دامنہ دار دریایی در کشور دارای هفت کمیته تخصصی در وزارتخانه ها و سازمانهای ذیربط که از جمله آنها کمیته حفاظت محیط زیست دریایی و کنترل آلودگی های دریایی است می‌باشد. این کمیته‌ها عبارتند از:

الف) کمیته اقیانوس شناسی فیزیکی و دینامیک اقیانوس ها و هواشناسی دریایی (سازمان هواشناسی کشور)

ب) کمیته خدمات دریایی، ترابری و حقوق دریاها (سازمان بنادر و کشتیرانی)

ج) کمیته مهندسی اقیانوسی و نقشه برداری دریایی (وزارت نفت)

د) کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی و کنترل آلودگی دریایی (سازمان حفاظت محیط

زیست)

ه) کمیته منابع غیرزنده دریایی (سازمان زمین شناسی کشور)

و) کمیته منابع زنده دریایی (شرکت شیلات و امور آبزیان)

ز) کمیته آموزش و فرهنگی اقیانوس شناسی (وزارت فرهنگ و آموزش عالی)

ریاست شورای عالی با وزیر راه و ترابری است و دبیرخانه شورا در سازمان هواشناسی کشور

است. (مرکز علوم جوی و اقیانوسی) /سازمان حافظ محیط زیست، ۱۳۸۳/

آیین‌نامه مربوط به وظایف و طرز کار شورای عالی اقیانوس شناسی کشور و کمیته‌های هفت‌گانه آن، در جلسه هیئت وزیران مورخ ۱۳۷۳/۱۰/۱۸ بنا به پیشنهاد وزارت راه و ترابری و به استناد تبصره ۲ ماده واحده قانون مذکور، مشتمل بر ۱۲ ماده و ۳ تبصره به تصویب رسید. نظر به

اینکه رئیس کمیته محیط زیست دریایی و کنترل آلودگی‌های دریایی شورایی، همان مرجع ملی کنوانسیون لندن یا به عبارتی رئیس سازمان حفاظت محیط زیست می‌باشد، لذا خلأهای قانونی موجود برای دفع مواد زاید و دیگر مواد می‌تواند در دستور کار شورایی مطرح و مورد تصویب قرار گیرد از جمله تعیین جرایم خاص، ضمانت اجرایی و

۳-۷- قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان (مصوب ۱۳۷۲/۱/۳۱)

علاوه بر قوانین فوق همچنین می‌بایست قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان (مصوب ۱۳۷۲/۱/۳۱) را مورد توجه قرار داد که به موجب آن حقوق و صلاحیت‌های خاصی برای دولت ایران در دریای سرزمینی، منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره به رسمیت شناخته شده است. با اینکه جمهوری اسلامی ایران هنوز بعنوان یکی از کشورهای عضو، به کنوانسیون حقوق دریاها نپیوسته است اما قانون فوق را می‌توان تا حدود زیادی برگرفته از کنوانسیون مذکور دانست. این قانون در ۴ فصل و ۲۳ ماده (فصل اول شامل ۱۱ ماده، فصل دوم ۲ ماده، فصل سوم ۸ ماده و فصل چهارم شامل ۲ ماده می‌باشد) به بیان شرایط عبور بی‌ضرر و مستثنیات آن و مسئولیت کشتی‌های شناور در آب‌های ایران می‌پردازد. در بند ۲ از ماده ۶ این قانون پیش‌بینی شده است که ایجاد هرگونه آلودگی محیط زیست دریایی توسط شناورهای خارجی مغایر اصل عبور بی‌ضرر از دریای سرزمینی تلقی می‌شود و برحسب مورد، شمول مقررات جزایی و مدنی خواهد بود. در ماده ۱۳ پیش‌بینی شده است که در منطقه نظارت، دولت ایران اقدامات لازم را برای پیشگیری از نقض قوانین و مقررات کشور از جمله قوانین و مقررات دریایی و محیط زیستی معمول خواهد داشت. در ماده ۱۸ نیز تأکید شده است که جمهوری اسلامی ایران جهت حفاظت و حمایت از محیط زیست دریایی و ... در منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره، اقدامات لازم را معمول خواهد داشت. به نظر، وظیفه محوله در این ماده بر عهده دولت، همان وظیفه مقرر در اصل ۱۵۰ قانون اساسی بوده و وجود این قانون نافی صلاحیت و اختیارات عام سازمان حفاظت محیط زیست نمی‌باشد.

آیین‌نامه‌های مربوط به این قانون، آیین‌نامه احداث و استفاده از تأسیسات در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۵/۹/۲۸ مشتمل بر ۱۶ ماده و ۲ تبصره و آیین‌نامه نحوه انجام پژوهش‌های تحقیقات علمی در مناطق دریایی جمهوری اسلامی در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۷/۲/۱۵ مشتمل بر ۱۵ ماده و ۵ تبصره می‌باشند.

در آیین‌نامه مربوط به احداث و استفاده از تأسیسات در فلات قاره و منطق انحصاری اقتصادی، در چند ماده ملاحظات زیست محیطی در نظر گرفته شده است.

طبق بند ج از ماده ۲ آیین نامه، احداث و استفاده از تأسیسات در فلات قاره و منطقه انحصاری، حفاظت و حمایت از محیط زیست دریایی در ناحیه فلات قاره منطقه انحصاری اقتصادی به صورت انحصاری از حقوق حاکمیت دولت جمهوری اسلامی ایران می باشد. در ماده ۳ آیین نامه عنوان شده است: "کشور های متقاضی با رعایت شرایط زیر می توانند نسبت به احداث خطوط لوله و تعبیه کابل دریایی در ناحیه فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی اقدام کنند"، و بند (پ) این ماده یکی از شرایط را اینگونه بیان می نماید: "در ایمنی کشتیرانی و همچنین حفظ و حمایت از محیط زیست و حیات آبریان اخلاقی ایجاد نکنند و به ویژه با هماهنگی های لازم با مراجع ایرانی ترتیبی داده شود تا عبور خط لوله و کابل دریایی از این مناطق مانع یا مخل کشتیرانی بین المللی، فعالیت و تردد شناور هایی که بین سواحل ایران و تأسیسات بالا در فعالیت یا تردد هستند، نباشند" /سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۳۸۳/.

شیمیایی یا بیولوژیک آنرا به طوری که به حال انسان یا سایر موجودات زنده یا گیاهان یا آثار و ابنیه مضر باشد"، عنوان می‌کند.

از لحاظ عناصر تشکیل دهنده جرم، عنصر مادی این جرم به طور مطلق و با عبارت «هر اقدامی» آورده شده است، ولی در احصاء مصادیق بیشتر از افعال مادی مثبت نام برده شده است. به دیگر سخن «آلوده کردن»، «توزیع»، «تخلیه» یا «استفاده» ارکان مادی تشکیل دهنده بزه موضوع ماده ۶۸۸ می‌باشند. با این حال به نظر می‌رسد که عبارت «آلوده کردن» شامل ترك فعل نیز می‌شود. قانون مذکور هر اقدامی که تهدید علیه بهداشت عمومی شناخته شود (از قبیل آلوده کردن آب آشامیدنی، توزیع آب آشامیدنی آلوده، دفع غیر بهداشتی فضولات انسانی و دامی و مواد زاید، ریختن مواد مسموم کننده در رودخانه ها و ...) ممنوع می‌داند و برای مرتکبین چنانچه طبق قوانین خاص مشمول مجازات شدیدتری نباشند حبس تا یکسال را در نظر می‌گیرد. موارد مندرج در این ماده، جنبه حصري ندارد و فقط شامل موارد ذکر شده نمی‌باشند، بلکه تمثیلی است و اقدامات ویژه‌ای را که تهدید علیه بهداشت عمومی شناخته شود و در این ماده مورد اشاره قرار نگرفته‌اند را دربرمی‌گیرد و تمثیلی بودن حکم قانونگذار از عبارت (هر اقدامی از قبیل) استنباط می‌شود.

تبصره ۱ قانون مذکور، تشخیص اینکه این‌گونه اقدامات به عنوان آلودگی محیط زیست شناخته می‌شوند یا خیر و همچنین اعلام جرم حسب مورد را بر عهده سه مرجع وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، سازمان حفاظت محیط زیست و سازمان دامپزشکی نهاده است. همچنین این قانون در ماده ۶۹۰ خود نیز مبادرت به هر گونه عملی که بدون اجازه سازمان حفاظت محیط زیست بوده و موجب تخریب محیط زیست و منابع طبیعی از جمله منابع آب گردد را ممنوع و به مجازات يك ماه تا يك سال حبس محکوم می‌داند. بنابراین این قانون از قوانین قابل استناد در خصوص تعیین مسئولیت کیفری در رابطه با دفع مواد زائد و دیگر مواد می‌باشد.

۳-۲-۹- آیین نامه جلوگیری از آلودگی آب (مصوب ۱۳۶۳/۹/۲۴ و با اصلاحات ۱۳۷۳/۳/۱۶)

این آیین نامه مشتمل بر ۲۲ ماده و ۷ تبصره شامل مقرراتی برای جلوگیری از آلودگی آب ها ناشی از تخلیه فاضلاب و مواد زائد جامد به آب های پذیرنده شامل قنوات، رودخانه ها، دریاچه ها و دریاها است. از این لحاظ که مقررات این آیین نامه بخشی از آب‌های دریا، یعنی دریای سرزمینی را نیز شامل می‌شود به موضوع مورد بحث این کنوانسیون ارتباط پیدا می‌کند ولی از آنجایی که منابع مولد آلودگی در این آیین‌نامه، منابع مستقر در خشکی می‌باشند، لذا با هدف کنوانسیون مذکور مطابقت ندارند.

ماده ۱ این آیین‌نامه که ۹ بند دارد شامل تعریف عبارات و اصطلاحات بکار رفته در این آیین‌نامه یعنی آلودگی آب، منابع آلودگی آب، مواد آلوده‌کننده آب، فاضلاب و مواد زاید و آب‌های

پذیرنده و ... می‌باشد. در ماده ۲ آن اقدام به هر عملی که موجبات آلودگی آب را فراهم کند ممنوع شمرده شده است.

در بند ۳ ماده ۱ آیین نامه، در تعریف آلودگی آب چنین آمده است: «تغییر مواد محلول یا معلق یا تغییر درجه حرارت و دیگر خواص فیزیکی و شیمیایی و بیولوژیکی آب در حدی که آن را برای مصرفی که برای آن مقرر است مضر یا غیر مضر سازد.» از آنجا که اکثر قوانین ما از نبود بحث‌های تخصصی رنج می‌برند لذا آیین نامه موجود از بهترین قوانین وضع شده در زمینه جلوگیری از آلودگی محیط زیست است چراکه با در نظر گرفتن جنبه تخصصی تعاریف زیست محیطی و ارائه برخی از این تعاریف، از این مشکل جلوگیری و راهگشایی بسیاری از قوانین دیگر است /وثیق پور، امیر، ۱۳۸۲/.

۳-۲-۱۰- قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۸۴-۱۳۸۸)

قانون برنامه چهارم که در مهر ماه سال ۱۳۸۳، به دولت ابلاغ شد، حاوی ۱۶۱ ماده، ۲۴ تبصره، ۹ ضمیمه، ۶ بخش عمده و ۵ فصل ذیل آن می‌باشد.

برنامه چهارم توسعه از حیث توجه به موضوعات زیست محیطی يك نقطه عطف محسوب می‌شود، چنانچه از جنبه کیفی، فصلی با عنوان «حفظ محیط زیست» و آمایش سرزمین و توازن منطقه‌ای تدوین گشته (فصل پنجم) و از لحاظ کمی نیز اختصاص ۱۵ ماده خاص از قانون برنامه چهارم به مقوله محیط زیست، ضمن آنکه ۱۴ ماده دیگر در همین قانون به محیط زیست ارتباط پیدا می‌کند که اهمیت آنها کمتر از مواد فصل پنجم نمی‌باشد، را باید مدنظر قرار داشت (گرچه بین متنی که بعنوان قانون نهایتاً به تصویب رسید و آنچه مدنظر تدوین کنندگان برنامه در شورای برنامه ریزی قرار داشت تفاوت آشکار وجود دارد) از همین رو برنامه چهارم را میتوان دستاورد ارزشمندی در جهت تحقق اهداف حفاظت و حمایت از محیط به شمار می‌رود. از طرف دیگر در قانون برنامه چهارم از جمله در زمینه محیط زیست با يك طیف وسیع از قواعد و احکام متفاوت روبرو هستیم که از اعتبار برابر برخوردار نیستند، یعنی موادی که اساساً جنبه سیاست‌گذاری و راهبردی نداشته در کنار مقرراتی که از جهت استراتژیک نقش بسیار مؤثر و تعیین کننده در آینده محیط زیست کشور دارند آمده اند /دبیری، فرهاد، ۱۳۸۴/.

یکی از مشخصات شکلی قانون برنامه چهارم که در قوانین برنامه ای قبلی وجود نداشت، تنفیذ و تداوم مواد قانونی برنامه سوم بدون هیچگونه تغییر می‌باشد که در نتیجه بی توجهی به برخی از ماده‌های برنامه سوم بود که باعث شد به طور مجدد تکرار شده و اجرای آنها به برنامه چهارم

توسعه موکول شود. (مواد ۱۰۵ بند ج ماده ۱۰۴، ۱۰۸، ۱۲۱ الي ۱۲۳ و ۱۳۴ قانون برنامه سوم عیناً تنفيذ گردیده است.) ضمن آنکه تعدادي از مواد دیگر نیز با تغييراتي تکرار شده است. روند شکلي مذکور که در محتوای برنامه چهارم مشهود است، نشان دهنده نگرش یکسان برنامه ریزان به دو برنامه سوم و چهارم توسعه می باشد. به عبارت دیگر به نظر می رسد دیدگاهها و استراتژی های دولت و تدوین کنندگان برنامه، علی رغم زمینه هایی که قبل از شروع کار و تشکیل کمیته های برنامه ریزی ایجاد گردیده و اعلام شده بود در برنامه چهارم چندان تغییری نکرده است. البته باید اذعان نمود که ایرادات زیاد شورای نگهبان (حدود ۱۰۵ ماده و تغییراتی که در مجلس هفتم در برخی از مواد قانونی برنامه ایجاد شد که مسلماً مدنظر دولت و تدوین کنندگان نبود) برنامه ریزان و مجریان برنامه را از اهداف اولیه دور خواهد کرد.

در بررسی جهات زیست محیطی قانون برنامه چهارم براساس محورها و تقسیمات کلی برنامه خاطر نشان می سازد که به لحاظ اهمیت بخش محیط زیست و ضرورت توجه بیشتر به این بخش در نتیجه گیری بخش محیط زیست و آمایش سرزمین در انتهای این بحث قرار گرفته و در روند تحلیل به عنوان آخرین بخش مدنظر قرار دارد / دبیری، فرهاد، ۱۳۸۴/.

در قسمت الف از ماده ۶۸ که مرتبطترین بند در خصوص حفاظت و حمایت از محیط زیست دریایی می باشد، دولت نسبت به تهیه و اجرای طرح های مرتبط با حفاظت از محیط های زیست دریایی کشور و رفع آلودگی آنها، تا پایان سال اول برنامه چهارم توسعه موظف شده است. ماده ۶۸ از قانون برنامه چهارم توسعه بیان می دارد: «دولت موظف است طرح حفاظت، احیاء، بازسازی ذخایر و رفع آلودگی و شیوه های بهره برداری پایدار از محیط های دریایی کشور تا پایان سال اول برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران را تهیه و به مرحله اجرا گذارد.»

متأسفانه، علیرغم اهمیت موضوع این بند و متعاقب پیگیری های انجام شده، معلوم گردید که تاکنون از سوی سازمان حفاظت محیط زیست و سازمان های مربوطه هیچ گونه اقدامی در جهت تهیه این طرح به عمل نیامده است، لذا با توجه به ضرورت و اهمیت موضوع و از آنجایی که مطابق با ماده ۱ قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست، صلاحیت و مسئولیت حفاظت از محیط زیست دریایی از آلودگی، با سازمان مربوطه می باشد، لازم است تا این ماده از برنامه چهارم در برنامه پنجم توسعه تنفيذ شده و ارگان هایی نیز جهت همکاری و مشارکت در تهیه چنین طرح هایی با سازمان محیط زیست، مشخصاً تعیین گردد

/سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۳۸۳/.

بدین سان مشاهده می شود که به طور کل قوانین و مقررات موجود کشور درباره آلودگی منابع آب ها و جلوگیری از آن، دارای احکام کلی و مبهم هستند که این امر اعمال و اجرای آنها را حتی در مورد بارزترین مصادیق آلودگی با دشواری هایی مواجهه می سازد. همچنین قانونی جامع درباره

کنترل مؤثر تمام منابع آب وجود ندارد. قوانین و مقررات موجود درباره کنترل آلودگی ها ناکافی است. در نتیجه اجرای قوانین ناقص موجود نیز کارایی کافی را نخواهد داشت. مراجع اداری رسیدگی به مسائل آب ها و جلوگیری از آلودگی آن، از يك سو متعدد و این تعدد سبب لوٹ شدن مسئولیت ها و اختیارات شده است و از سوي دیگر همه این مراجع ، به عنوان واحدهای اداری کنترل کننده منابع آب، فاقد اختیارات لازم درباره جلوگیری از آلودگی آب ها هستند. وابستگی اجرای تصمیمات آنها به تنفيذ مقامات قضایی یا حتي لغو تصمیمات اجرا شده آنها، توسط مقامات قضائي ، استقلال این واحدهای اداری را اخذ و تصمیمات کارشناسی و اجرای آنها را با دشواری مواجه ساخته است.

دامنه مسئولیت های کیفری و مدنی محدود بوده و تسری این مسئولیت ها به اشخاص حقوقی که بیشتر آلاینده ها آب های عمومی را تشکیل می دهند با خلاء قانونی مواجه است. میزان مجازات اقدام کنندگان علیه بهداشت عمومی که آلوده کردن آب های عمومی مصداق بارز این اقدام است در مقایسه با سایر افعال مجرمانه بسیار کم است و این امر نشان از عدم آشنایی قانونگذار ما با آثار و عواقب آلودگی آب های عمومی دارد. رفع این نقائص حقوقی و خلاء های قانونی با اتخاذ روشی منطقی در وضع و اجرای قوانین و مقررات ممکن خواهد بود که یکی از مهمترین لوازم و ابزارهای این روش منطقی بهره گیری از دستاوردهای حقوقی کشورهای دیگر در پرتو فنون مطالعات و بررسی های حقوقی است.

[انصاری، باقر، ۱۳۸۲].

فصل چهارم:

نتیجه گیری و پیشنهادات

۴-۱- نتیجه گیری و پیشنهادات

۴-۱-۱- نتیجه گیری

کنوانسیون لندن یکی از کنوانسیون‌های مهم بین‌المللی در زمینه جلوگیری از آلودگی دریاها می‌باشد که الحاق ۸۵ کشور به آن، نشانگر اهمیت فوق‌العاده آن در بین کشورهای مختلف جهان می‌باشد. دامنه شمول کنوانسیون لندن جهانی است و هدف اصلی آن، اتخاذ تدابیری در سطح بین‌المللی برای کنترل و جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع و تخلیه مواد در دریا می‌باشد. این کنوانسیون، سند جاودانی است که از طریق جلسات مشورتی، بحث‌های علمی و قانونی، ایجاد اجماع و افزودن عضوهای جدید، به اطلاعات جدید و مسائل آلودگی و نگرانی‌های زیست محیطی پاسخ می‌دهد. همچنین کنوانسیون لندن برای اجرای اقدامات گسترده وسیعی از قوانین را برای جلوگیری، کشف و مجازات تخلفات وضع کرده که کشورها را ملزم می‌کند تا قوانین را در حد ظرفیت خود به ترتیب به عنوان کشور پیشرو (دفع‌کننده)، کشور بندرگاهی و کشورهای ساحلی اجرا کنند.

از طرفی پوشش جغرافیایی پروتکل، گسترده‌تر از کنوانسیون بوده و در مورد آب‌های داخلی نیز که خارج از شمول مقررات کنوانسیون می‌باشند، در پروتکل اختیاراتی جهت اجرای مفاد آن به اعضای متعاقد داده شده است.

در حقیقت از زمان اجرایی شدن کنوانسیون لندن، ثابت شده است که این کنوانسیون ابزار حقوقی ارزشمندی در کنترل دفن زایدات در دریا و در نتیجه حفاظت جهانی از محیط زیست دریایی بوده است. همچنین ثابت شده است که جلسات مشورتی منظم کنوانسیون در بحث‌های علمی و قانونی آن در اجماع جهانی زیست محیطی به یک اندازه مفید بوده و تصمیماتی اساسی در زمینه کنترل یا منع اثرات مخرب بر روی دریا گرفته شده است.

در سال‌های انتهایی قرن بیستم، نگرش نسبت به محیط زیست تغییر کرده است. بسیاری از دولت‌ها هم‌اکنون درباره عقلانی بودن استفاده از اقیانوس‌ها به عنوان محیط دفن زایدات خطرناک تردید دارند و این نگرانی در اقدامات کنوانسیون منعکس شده است. با این وجود، دفع زایدات هنوز یک مشکل اساسی است.

اگرچه ۸۵ کشور کنوانسیون را تصویب کرده‌اند اما هنوز احتمال ادامه دفن کنترل نشده توسط طرفین غیر عضو وجود دارد که نه تنها برای محیط زیست خود بلکه برای کشورهای همسایه نیز زیان‌آور است. یکی از اساسی‌ترین نقص‌های کنوانسیون، ناتوانی آن در بدست آوردن مشارکت کافی به ویژه میان کشورهای در حال توسعه ساحلی و سیستم تطابق ناکارآمدی می‌باشد. الزام در ارائه گزارشات ملی درباره فعالیت‌های مدیریت و دفن، به میزان زیادی مورد غفلت قرار گرفته است، چراکه میزان ارائه گزارشات ملی درباره فعالیت‌های مدیریت و دفن و فعالیت‌های مدیریتی نسبتاً اندک است. از این رو، سیستم تطابق کنوانسیون لندن، ضعیف‌ترین بخش طرح اجرایی آن است.

در حال حاضر، اولویت اول، تشویق کشورها به ویژه در جهان در حال توسعه به تصویب پروتکل و تأمین مساعدت فنی برای آن‌هاست تا بتوانند به گونه‌ای مؤثر آن را اجرا نمایند.

حذف دفع زائدات صنعتی در اقیانوس تنها با ممنوعیت جهانی رخ نخواهد داد و تنها وقتی به وقوع می‌پیوندد که دولت‌ها و صنایع، برنامه‌هایی عملی و سودآور در زمینه پیشگیری و مدیریت زائدات، همراه با تجهیزات و فعالیت‌های موجود در خشکی داشته باشند.

برای کشورهای در حال توسعه و تازه صنعتی شده، چند مانع مشترک برای توسعه و اجرای سیستم ارتقاء یافته مدیریت زائدات وجود دارند که برخی در آن‌ها عبارتند از:

- قوانین و مقررات نامناسب، ناکافی یا پراکنده در مورد مدیریت زائدات
- اجرای ناکافی قوانین موجود و ظرفیت محدود پایش
- داده‌ها در مورد تولید زائدات، تصفیه و دفع آنها محدود بوده یا در میان تعداد زیادی از مؤسسات و سازمان‌ها پراکنده‌اند.
- تجهیزات و خدمات ناکافی یا نامناسب درباره مدیریت زائدات شامل بهره‌برداری ضعیف و نگهداری از تجهیزات و خدمات موجود.
- فقدان منابع انسانی ماهر و تجهیزات در بخش‌های عمومی و خصوصی.
- دسترسی به و عهده‌دار شدن فناوری‌ها، فرایندها و فعالیت‌های مناسب و
- بخش قابل توجهی از زائدات صنعتی کشورها توسط تعداد زیادی از مؤسسات کوچک و متوسط مقیاس تولید می‌شود که نه سرمایه کافی و نه دانش فنی درباره چگونگی مدیریت صحیح زائدات دارند.

نظر به عضویت ایران در این کنوانسیون، شبکه‌ای از روابط حقوقی - قراردادی میان دولت‌های عضو به وجود آمده که هر عضو می‌بایست در این قالب، نقشی را که به صورت تعهد بر آن بار شده است، به عمل آورد و نیز بتواند از حقوقی که در آن پیش‌بینی شده، برخوردار گردد. در واقع در پرتو تعهدات بین‌المللی مندرج در کنوانسیون، می‌بایست اقدامات لازم در خصوص ایفای تعهدات آن به عمل آید.

نظر به اینکه از زمان تصویب قانون الحاق جمهوری اسلامی ایران به این کنوانسیون، تاکنون این اقدامات در کشور، به صورت منسجم و قانونی به عمل نیامده است لذا اقدام سریع، به منظور تمهید چارچوب حقوقی اجرای این معاهده با در نظر داشتن تعهدات ناشی از آن ضروری است و از آنجایی که در قوانین و مقررات داخلی، مسئله دفع مواد زائد، به طور خاصی مورد توجه قرار نگرفته است و اینکه قلمرو جغرافیایی قوانین و مقررات موجود، فقط به آب‌های تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران و تنها در یک مورد، به منطقه انحصاری اقتصادی محدود می‌شود. لازم است که زیر ساخت‌ها و تمهیدات قانونی آن اعم از تدوین قانون و آیین‌نامه اجرایی لازم که متضمن مقررات ماهوی و همچنین امور سازمانی، باشد، پیش‌بینی گردد.

اجرای تعهدات بین‌المللی، مبتنی بر الزام و واقعیتی ملموس است و در این رابطه بخش اصلی لایه‌بندی «اجرای ملی تعهدات بین‌المللی» به قوه مجریه مربوط می‌شود که سازمان حفاظت محیط زیست به عنوان مرجع ملی این کنوانسیون، عهده‌دار کلیه امور اداری و اجرایی مرتبط با آن می‌باشد.

از این جهت تکیه باید بر اولویت دادن به ایفای نقش‌های بین‌المللی سازمان حفاظت محیط زیست ضمن فراهم ساختن زمینه‌های اجرایی جامع و هماهنگ شده تعهدات آن در سطح نهادهای ذیربط کشور باشد. در این خصوص بایسته است که ضمن ارتقای جایگاه ساختارهای مدیریت محیط زیست دریایی در سازمان حفاظت محیط زیست، شرایطی فراهم شود که این سازمان بتواند وظائف اصلی مقرر در قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست را در حوزه محیط زیست دریایی به خوبی انجام دهد و نقش نظارتی آن در راستای اجرای این تعهدات در سطح کشور، مهيای بهره‌مندی از فرصت‌های بین‌المللی نهفته در آن گردد.

جهت اجرایی نمودن کنوانسیون لندن ضروری است ابتدا زیرساخت‌های فنی، حقوقی و اداری لازم از سوی مرجع ملی کنوانسیون، شناسایی و فراهم گردد. از این رو موارد ذیل همواره بایستی مدنظر قرار گیرند:

۱- مشکلاتی که در ارتباط با اجرای ملی کنوانسیون و پروتکل آن مطرح می‌باشند چه مواردی هستند و اینکه وضعیت حقوق بین‌الملل محیط زیست اعم از قراردادی و عرفی در سیستم حقوقی کشورمان چگونه است و این وضعیت در مطالعه‌ی مقایسه‌ای به چه صورت است؟

۲- اجرای ملی کنوانسیون لندن و پروتکل آن تا چه میزان بر قواعد و الزامات حقوقی استوار است؟

۳- کنوانسیون لندن و پروتکل آن چه الزاماتی را برای کشور دربردارند و نقش سازمان حفاظت محیط زیست به عنوان مرجع ملی این معاهده، در میان این الزامات چیست؟ وضعیت آلودگی‌های ناشی از دفن مواد زائد در دریا، روش‌های آن و همچنین سهم عوامل آلاینده در این خصوص چگونه است؟

۴- نقش قوه مجریه همسان کلیه دستگاه‌های اجرایی اعم از زیست محیطی و غیره در اجرای ملی موازین کنوانسیون لندن و پروتکل آن چگونه است و همکاری‌های قوه مقننه و قضائیه در این خصوص چگونه است؟

۵- سیستم‌های اقدامات اجرایی و قضائی در خصوص مدیریت محیط زیست دریایی چگونه است؟

۶- چگونه می‌توان از طریق قوانین و مقررات داخلی، در زمینه اجرای تعهدات کنوانسیون و پروتکل آن اقدام نمود؟

۷- برای الحاق کشور به پروتکل کنوانسیون لندن چه باید کرد؟ رابطه این پروتکل با کنوانسیون چگونه است؟

۸- قوانین و مقررات زیست محیطی موجود در زمینه دفن مواد زائد در دریاچه وضعیتی دارند و رابطه معاهدات بین‌المللی با آن‌ها چگونه است؟

همچنین کنوانسیون ۱۹۷۲ لندن و پروتکل آن، دربرگیرنده قیودی برای نظارت رسمی طرفین متعاقد، در به کار بردن تعهداتشان نیست. با این حال، قیود مشخصی در هر ۲ سند وجود دارد که امکان نظارت غیرمستقیم توسط طرفین متعهد را فراهم می‌کند. بنابراین، طرفین متعاقد کنوانسیون باید مقررات ملی قدرتمندی را ایجاد کنند که اجازه اجرای تعهدات آن‌ها به کنوانسیون و پروتکل را در سیستم‌های ملیشان بدهد. و این قیود مشخص، شامل ایجاد و مدیریت یک سیستم صدور پروانه، تهیه گزارشات سالانه درباره دفع و پایش و حضور در جلسات می‌باشد. دستورالعمل‌هایی برای اجرای ملی این اسناد از سوی دبیرخانه ارائه شده است تا به طرفین متعاقد در این زمینه کمک کند. بنابراین قیود مندرج در کنوانسیون و پروتکل که امکان نظارت غیرمستقیم را فراهم می‌کند، مربوط به شرایطی است که شیوه‌های «گزارش‌دهی و ابلاغ» را مدنظر قرار می‌دهد و اینکه از طرفین معاهده خواسته شده تا اطلاعات مربوط به موارد مذکور را به سازمان بین‌الملل دریانوردی که مسئول وظائف دبیرخانه‌ای است، ارائه دهند. از همین رو، مرجع ملی کنوانسیون یعنی سازمان حافظت محیط زیست، بایستی علاوه بر فراهم نمودن شرایط حقوقی لازم برای اجرای کنوانسیون، نسبت به ایجاد ساختار فنی و سازمانی مناسب اقدام نماید. پس از بررسی‌های حقوقی در کنوانسیون و اجرای آن در ایران پیشنهادات ذیل می‌توانند در راستای اجرای این کنوانسیون نقش مهمی داشته باشند:

۴-۱-۲-پیشنهادهای :

۱. تدوین قانون ملی اجرای کنوانسیون لندن و پروتکل ۱۹۹۶ در کشور به همراه توجیه تفصیلی مفاد آن با محوریت نقش سازمان حفاظت محیط زیست در مدیریت حفاظت از محیط زیست دریایی که در صورت پیشنهاد آن از سوی مرجع کنوانسیون و تصویب آن توسط مجلس شورای اسلامی، فقدان حقوقی مورد توجه در کشور برای حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر دفع مواد زائد رفع خواهد شد.
۲. تدوین آئین‌نامه اجرایی زیربط به همراه توصیه تفصیلی مفاد آن به منظور تشریح نحوه اجرای آن قانون، با درنظر گرفتن شرایط محیط زیست دریایی ایران و بهره‌گیری از مطالعات تطبیقی در این زمینه
۳. الحاق ایران به پروتکل ۱۹۹۶ کنوانسیون لندن

۴. اصلاح قوانین و مقررات لازم در خصوص حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر دفع مواد زائد و دیگر مواد در دریا از حیث ارتقای آنها با در نظر گرفتن مقررات کنوانسیون و پروتکل ۵. در راستای مراتب فوق، اجرای طرح‌ها و پروژه‌های مرتبط با اجرای تعهدات بین‌المللی کنوانسیون لندن و پروتکل آن به منظور تدوین راهبرد حفاظت از محیط زیست دریایی در کشور و استفاده از نتایج این طرح‌ها و پروژه‌ها در بخش کارشناسی دفتر محیط زیست دریایی و ترسیم چشم‌انداز حفاظت از محیط زیست دریایی و استفاده از نتایج این طرح‌ها و پروژه‌ها در دفتر حقوقی و امور مجلس سازمان به منظور دفاع مناسب و بهینه از مصوبات مربوط به کنوانسیون و پروتکل در دولت و مجلس.

پیوست

کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی
ناشی از دفع (تخلیه) مواد زائد و دیگر مواد

لندن- ۱۹۷۲

۱۳۵۱ ه.ش

کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع (تخلیه) مواد زاید و دیگر مواد اعضاء متعاهد این کنوانسیون ؛

با علم بر اینکه محیط زیست دریایی و موجودات زنده ای که در آن بسر می‌برند، برای بشر دارای اهمیت حیاتی می‌باشند و همه مردم در حفظ و نگهداری آنها به گونه ای که کیفیت و منابع آنها آسیب نبینند، ذینفع هستند؛

با علم بر اینکه ظرفیت دریا برای جذب مواد زاید و بی ضرر نمودن آنها و قابلیت دریا برای احیاء منابع طبیعی نامحدود نیست؛

با علم به اینکه مطابق منشور ملل متحد و اصول حقوق بین الملل، دولت ها برای بهره‌برداری از منابع شان طبق سیاست های زیست محیطی خود، دارای حق حاکمیت اند، لذا در قبال حصول اطمینان از اینکه فعالیت هایی که در قلمرو یا حیطه نظارت آنها انجام می‌پذیرند، به محیط زیست دیگر کشورها یا مناطق فرای تحت قلمرو ملی آنها آسیب نمی‌رساند، مسئول هستند؛

با یادآوری قطعنامه ۲۷۴۹ (۲۵) مجمع عمومی ملل متحد در مورد اصول ناظر بر بستر دریاها و کف اقیانوس ها و زیر بسترشان، فرای محدوده صلاحیت ملی،

با توجه به اینکه آلودگی دریایی از بسیاری منابع مانند دفع و تخلیه از طریق هوا، رودخانه، دهانه های خلیج ، محل تلاقی آبریزها و خطوط لوله نشأت می‌گیرد، از این رو حائز اهمیت است دولتها بهترین شیوه های عملی را برای جلوگیری از چنین آلودگی‌هایی به کار برند و محصولات و فرآیندهایی را توسعه دهد که میزان مواد زاید را کاهش می دهند.

با توجه به اینکه اقدام بین المللی جهت کنترل آلودگی دریا بواسطه دفع مواد زاید می‌تواند و باید بدون تأخیر صورت پذیرد، لیکن این اقدام نباید موجب شود که بحث در مورد اتخاذ تدابیر به منظور کنترل دیگر منابع آلاینده دریا در اولین فرصت ممکن صورت پذیرد و

با آرزوی بهبود حفاظت از محیط زیست دریایی از طریق تشویق کشورهای دارای منافع مشترک در مناطق جغرافیایی خاص، به منظور ایفاد توافقنامه های مناسب مکمل این کنوانسیون، به قرار ذیل موافقت نمودند:

ماده ۱

اعضای متعاهد باید به صورت فردی و جمعی روش های کنترل مؤثر کلیه منابع آلاینده محیط زیست دریایی را ارتقا داده و به ویژه شخصاً متعهد گردند کلیه روش های کاربردی را به منظور جلوگیری از آلودگی دریا به واسطه دفع مواد زاید و دیگر موادی که سلامت بشر را به مخاطره می‌افکند ، به منابع زنده و زیست دریایی آسیب می‌رساند، مطلوبیت محیط زیست دریایی را کاهش داده یا دیگر استفاده‌های قانونی از دریا را مختل می‌کند، اجرا نمایند.

ماده ۲

اعضای متعاهد همانگونه که در مواد بعدی مقرر شده، می‌بایست متناسب با توانایی‌های علمی، فنی و اقتصادی موجود، به منظور جلوگیری از آلودگی دریایی به واسطه دفع مواد زاید، تدابیر مؤثری را به صورت فردی و جمعی اتخاذ نموده و خط‌مشی‌های خود را در این خصوص هماهنگ نمایند.

ماده ۳

در راستای اهداف این کنوانسیون:

(۱) الف) دفع یعنی :

(۱) دفع تعمدي به دریا که شامل دفع مواد زاید یا دیگر مواد از کشتی‌ها و هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه‌های ساخته دست بشر در دریا می‌باشد.

(۲) رها ساختن عمدی کشتی‌ها، هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه‌های ساخته دست بشر در دریا به دریا

ب) دفع شامل موارد ذیل نمی‌شود:

(۱) دفع مواد زاید یا دیگر مواد در دریا که به صورت تصادفی یا در نتیجه عملیات معمول کشتی‌ها، هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه‌های ساخته دست بشر در دریا و تجهیزات آنها صورت می‌گیرد، به غیر از دفع مواد زاید یا دیگر موادی که در کشتی‌ها، هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه‌های ساخت بشر در دریا که فعالیتشان در رابطه با دفع چنین موادی است حمل یا بارگیری می‌شوند یا انجام دفع در نتیجه پردازش مواد زاید یا دیگر موادی که بر روی کشتی‌ها، هواپیماها، سکوها یا سازه‌های ساخته بشر در دریا هستند.

(۲) قرار دادن مواد در محلی ویژه به منظوری غیر از دفع صرف آن، مشروط بر اینکه چنین جاگذاری مغایر با اهداف این کنوانسیون نباشد.

ج) دفع مواد زاید یا دیگر موادی که مستقیم یا به واسطه انجام عملیات اکتشاف، استخراج و مراحل عمل‌آوری همراه آن در دریا تولید می‌شود، در حیطه مقررات کنوانسیون لندن نمی‌باشد.

(۲) هواپیما و کشتی‌ها به معنی وسیله حمل‌کننده آب برد یا هوابرد، از هر نوعی که باشد تلقی می‌شوند. این اصطلاح، شامل وسیله حمل‌کننده دارای بالتشک هوا و وسیله حمل‌کننده شناور اعم از اینکه خود کششی باشد یا نباشد می‌باشد.

(۳) «دریا» به معنی کلیه آب‌های دریایی به جز آب‌های داخلی کشورها است.

(۴) مواد زاید یا دیگر مواد به معنی ماده و جسم از هر نوع به هر شکل یا با هر توصیفی است.

(۵) «اجازه خاص» اجازه‌ای است که به طور مشخص بنابر تقاضای قبلی و مطابق الزامات ضمیمه

(۲ و ۳) کنوانسیون صادر می‌گردد.

(۶) « اجازه عام » به معنی اجازه قبلی است که طبق مقررات ضمیمه ۳ کنوانسیون صادر شده باشد.

(۷) سازمان^۱ به معنی سازمانی است که توسط اعضای متعاهد مطابق مقررات بند (۲) ماده ۱۴ کنوانسیون انتخاب شده باشد.

ماده ۴

۱- طبق مفاد این کنوانسیون اعضای متعاهد می‌بایست از دفع هرگونه مواد زائد یا دیگر مواد در دریا، به هر شکل یا در هر شرایطی به استثناء موارد مشخص شده ذیل، ممانعت به عمل آورند:

الف - دفع مواد زائد یا دیگر مواد مندرج در ضمیمه یک کنوانسیون در دریا ممنوع است.
ب- دفع مواد زائد یا دیگر مواد مندرج در ضمیمه دو کنوانسیون در دریا، مستلزم صدور مجوز خاص مقدم می‌باشد.

ج- دفع مواد زائد یا دیگر مواد در دریا که غیر از موارد مندرج در ضمیمه یک و دو کنوانسیون هستند، مستلزم صدور مجوز عام مقدم می‌باشد.

۲- صدور هرگونه مجوز تنها بعد از ملاحظه دقیق کلیه عوامل موضوع ضمیمه ۳ کنوانسیون شامل مطالعه پیشین ویژگیهای مکان دفع و طبق الزامات مندرج در بخش های (ب) و (ج) این ضمیمه میسر می‌باشد.

۳- هیچ یک از مفاد کنوانسیون نباید به گونه ای تفسیر شود که يك عضو متعاهد را تا جایی که به آن عضو مربوط می‌گردد، از دفع مواد زائد یا دیگر موادی که در ضمیمه ۱ کنوانسیون ذکر نشده است منع نماید. عضو مذکور می‌بایست این گونه اقدامات را به اطلاع سازمان برساند.

ماده ۵

۱- در صورتی که برای حفظ ایمنی جان اشخاص یا کشتی ها، هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه های ساخت بشر در دریا در شرایط اضطراری که به علت هوای نامساعد حادث شده است یا هر شرایطی که جان اشخاص را به مخاطره افکند یا ایمنی کشتی ، هواپیما، سکو یا دیگر سازه های ساخت دست بشر در دریا را تهدید کند، به نظر برسد «دفع مواد زائد» تنها راه دفع خطر باشد و اگر احتمال ورود خسارات تبعی «عمل دفع مواد زائد» نسبت به شرایطی که این عمل انجام نگیرد، به مراتب کمتر باشد، مقررات ماده ۴ اعمال نخواهد شد. عمل «دفع مواد زائد» در چنین شرایطی ، می‌بایست به نحوی انجام پذیرد که احتمال آسیب رساندن به انسان یا زیست دریایی به حداقل برسد و گزارش عملیات به سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) تسلیم گردد.

^۱ سازمان در اینجا به معنی سازمان بین المللی دریانوردی می‌باشد.

۲- عضو متعاقد می‌تواند به صورت استثنای بر زیر بند (الف) بند (۱) ماده (۴)، در شرایط اضطراری که خطری غیر قابل قبول برای سلامت انسان ایجاد کند و راه حل دیگری نیز میسر نباشد، مجوز خاص صادر نماید. قبل از صدور مجوز خاص، عضو متعاقد می‌بایست با کشور یا کشورهایی که احتمالاً تحت تأثیر تبعات عمل دفع قرار می‌گیرند و با سازمان بین المللی دریانوردی مشورت نماید، که سازمان پس از مشورت با سایر اعضای متعاقد و سازمان های بین المللی مربوطه، طبق الزامات ماده ۱۴ مناسب ترین دستورالعمل های موجود را در کوتاه ترین زمان ممکن، توصیه می‌نماید. عضو متعاقد می‌بایست توصیه های سازمان را تا بیشترین حد ممکن بنابر ضرورت زمانی یعنی مدتی که طی آن عمل دفع باید انجام شود و با در نظر گرفتن ملاحظه کلی مبنی بر جلوگیری از آسیب دیدن محیط زیست دریایی بکار گرفته و سازمان را از اقدامات خود مطلع نماید. اعضاء متعاقد ملزم هستند در چنین شرایطی با یکدیگر همکاری نمایند.

۳- هر عضو متعاقد می‌تواند هم زمان با یا پس از تصویب یا الحاق به این کنوانسیون از حقوق خود در مورد بند (۲) صرف نظر نماید.

ماده ۶

۱- هر عضو متعاقد می‌بایست مرجع یا مراجع صلاحیتداری را برای انجام امور ذیل انتخاب و تعیین نماید:

الف) صدور مجوزهای خاص مقدم که پیش از انجام عملیات دفع و برای دفع مواد ذکر شده در ضمیمه ۲ کنوانسیون و دفع مواد شرایط مندرج در بند ۲ ماده ۵ لازم می‌باشد.

ب) صدور مجوز عام مقدم که پیش از انجام عملیات دفع و برای دفع دیگر مواد لازم می‌باشد. (غیر از موادی که در ضمایم ۱ و ۲ کنوانسیون ذکر شده است).

ج) ثبت و نگهداری مشخصات موادی که برای آنها مجوز دفع صادر شده است شامل نوع، ظرفیت، محل دفع، زمان دفع و روش دفع.

د) پایش شرایط دریاها در راستای نیل به اهداف این کنوانسیون بطور انفرادی یا با همکاری سایر اعضاء متعاقد و سازمان های بین المللی ذیصلاح.

۲- مرجع یا مراجع ذیصلاح عضو متعاقد موظفند نسبت به صدور مجوز خاص مقدم یا عام مقدم، مطابق بند (۱) این ماده، برای موادی که برای دفع در نظر گرفته شده اند، اقدام نماید، اگر الف) این مواد در قلمرو عضو متعاقد بارگیری شده است.

ب) این مواد توسط کشتی یا هواپیمایی که در قلمرو عضو متعاقد ثبت شده یا پرچم آن را دارد بارگیری شده است، مادامیکه بارگیری در قلمرو عضو غیر متعاقد به کنوانسیون انجام گیرد.

۳- مرجع یا مراجع ذیصلاح باید برای صدور مجوزهای موضوع (زیر بندهای الف و ب بند یک ماده مذکور) الزامات مندرج در ضمیمه (۳) کنوانسیون را به همراه دیگر ضوابط، تدابیر و مقتضیات مرتبط رعایت نمایند.

۴- هر عضو متعهد موظف است به صورت مستقیم یا از طریق دبیرخانه ای که در چارچوب یک موافقت نامه منطقه ای تأسیس شده است، به سازمان و در موارد مقتضی به دیگر اعضای متعهد، اطلاعات مندرج در زیر بند های (ج) و (د) بند یک ماده فوق، و دیگر ضوابط، تدابیر و مقتضیاتی که طبق بند ۳ فوق اتخاذ می‌کند را گزارش نماید. اعضای متعهد می‌بایست درخصوص دستورالعمل تهیه این گزارش‌ها و ماهیت آنها با یکدیگر مشورت و توافق نمایند.

ماده ۷

۱- هر عضو متعهد اقدامات لازم برای اجرای این کنوانسیون را در مورد کلیه موارد زیر به کار می‌گیرد:

الف) هواپیما و کشتی‌هایی که در قلمرو عضو متعهد ثبت شده یا پرچم آن را داراست .
ب) هواپیما و کشتی‌هایی که در قلمرو عضو متعهد یا آب‌های سرزمینی آن موادی را بارگیری کنند که قرار است دفع گردد.

ج) هواپیما، کشتی‌ها و سکوهایی ثابت یا متحرکی که در قلمرو عضو متعهد (که دارای صلاحیت قانونی است) به نوعی در عملیات دفع مواد شرکت دارند.

۲- هر عضو می‌بایست در حیطه قلمرو خود تدابیری مناسب برای جلوگیری از نقض مقررات کنوانسیون و تنبیه موارد تخلف از حدود مقررات را اتخاذ نماید.

۳- اعضا توافق نموده در راستای توسعه دستورالعمل‌هایی برای کاربرد اثربخش الزامات کنوانسیون بخصوص در آبهای آزاد، شامل تبیین دستورالعمل‌هایی برای گزارش نمودن موارد نقض کنوانسیون توسط هواپیما و کشتی‌هایی که برخلاف مقررات کنوانسیون عمل دفع انجام می‌دهند، همکاری نمایند.

۴- مقررات کنوانسیون در مورد هواپیما و کشتی‌هایی که در چارچوب حقوق بین الملل دارای مصونیت ناشی از حاکمیت می‌باشند، اعمال نمی‌گردد.

لیکن هر عضو متعهد می‌بایست با اتخاذ تدابیر لازم اطمینان حاصل نماید چنین هواپیما و کشتی‌هایی که در تملک وی می‌باشد یا توسط وی اداره می‌گردد، مطابق با هدف و منظور کنوانسیون عمل می‌نماید و در هر صورت عضو متعهد می‌بایست به سازمان (از بابت عملکرد کشتی و هواپیمای دارای مصونیت) گزارش دهد.

۵ - هیچ يك از مفاد این کنوانسیون، حقوق اعضاء متعاقد درخصوص اتخاذ اقدامات دیگر طبق اصول حقوق بین الملل، برای جلوگیری از دفع مواد زاید در دریا را مخدوش نمی‌سازد.

ماده ۸

به منظور پیشبرد اهداف این کنوانسیون، اعضای متعاهدی که به منظور حمایت و حفاظت از محیط زیست دریایی در یک محدوده جغرافیایی مشخص، دارای منافع مشترکی هستند، می‌بایست با در نظر گرفتن خصوصیات ویژه منطقه نسبت به انعقاد موافقت نامه های منطقه ای مطابق با الزامات این کنوانسیون برای جلوگیری از آلودگی به ویژه از طریق دفع مواد زاید، تلاش نمایند. اعضای متعاقد کنوانسیون حاضر می‌بایست کلیه مساعی خود را در راستای عمل به اهداف و اجرای مقررات چنین موافقت نامه های منطقه ای بکار گیرند. سازمان باید اعضای متعاقد را نسبت به انعقاد این توافقات منطقه ای آگاه نماید. اعضای متعاقد درخصوص همکاری با متعاهدین توافقات منطقه ای به منظور توسعه دستورالعمل های هماهنگ که برای اعضای متعاقد دیگر کنوانسیون های مرتبط قابل اجرا باشد، تلاش می‌نمایند.

در این میان، همکاری درخصوص پایش شرایط دریاها (از دیدگاه انجام گرفتن هرگونه عملیات دفع مواد زاید) و انجام تحقیقات علمی، شایان اهمیت می‌باشد.

ماده ۹

اعضای متعاقد به واسطه همکاری با سازمان و دیگر مراجع بین المللی می‌بایست حمایت از اعضاء متقاضی مساعدت در موارد ذیل را ترویج نماید:

(الف) آموزش علمی و فنی کارکنان

(ب) تهیه تجهیزات و تسهیلات لازم برای انجام تحقیقات علمی و نظارت و پایش شرایط دریاها

(ج) دفع و تصفیه مواد زاید و اتخاذ سایر تدابیر لازم برای جلوگیری یا کاهش آلودگی ناشی

از دفع مواد زاید.

انجام موارد فوق الذکر در میان کشورهای مرتبط (با علایق و منافع مشترک) در راستای پیشبرد اهداف و مقاصد کنوانسیون حاضر حائز اهمیت می‌باشد.

ماده ۱۰

مطابق اصول حقوق بین الملل مبني بر مسئولیت کشور در قبال آسیب رساندن به محیط زیست سایر کشورها یا دیگر مناطق محیط زیست به واسطه انجام عملیات دفع مواد زاید و موادی از این انواع، اعضای متعاقد وظیفه دارند توسعه دستورالعمل هایی برای ارزیابی مسئولیت وحل و فصل اختلافات مربوط به انجام عمل دفع مواد زاید اقدام نمایند.

ماده ۱۱

اعضای متعاقد در اولین نشست مشورتی خود شیوه های حل و فصل اختلافات مربوط به تفسیر الزامات کنوانسیون و کاربرد مقررات آن را مورد بررسی قرار می‌دهند.

ماده ۱۲

اعضای متعهد خود را ملزم نمودند تا از طریق آژانس های تخصصی کاردان و دیگر مراجع بین المللی ارتقا اقداماتی به منظور حمایت از محیط زیست دریایی در مقابل آلودگی ناشی از موارد ذیل را ترویج نمایند:

- (الف) هیدروکربن ها شامل نفت و ضایعات آن
 - (ب) دیگر مواد مضر یا خطرناک که به وسیله کشتی برای مقاصد غیر از دفع حمل می شوند.
 - (ج) ضایعاتی که حین عملیات معمول کشتی ها ، هواپیماها، سکوها و دیگر سازه های ساخته بشر در دریا تولید می شود.
 - (د) آلاینده های رادیواکتیو (تولید شده) از تمامی منابع از جمله کشتی ها.
 - (ه) عوامل شیمیایی و بیولوژیکی جنگ
 - (و) ضایعات و دیگر موادی که مستقیم یا به واسطه انجام عملیات اکتشاف ، استخراج و مراحل عمل آوری آن در دریا تولید می شود.
- اعضای متعهد می بایست در تعامل با سازمان های بین المللی مربوطه، تبیین "علائم مشخص" و برای متمایز نمودن کشتی هایی که در عملیات دفع شرکت می کنند را ترویج نمایند.

ماده ۱۳

هیچ يك از مفاد این کنوانسیون به تدوین و توسعه حقوق دریاها که توسط کنفرانس سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها که پیرو قطعنامه ۲۴ ج و ۲۷ مجمع عمومی سازمان ملل برگزار گردید و نیز به دعاوی حال و آینده و دیدگاههای حقوقی هر کشوری در مورد حقوق دریاها و ماهیت و قلمرو حاکمیت ساحلی و حاکمیت کشور صاحب پرچم لطمه ای وارد نمی سازد. اعضای متعهد توافق می نمایند تا در جلسه ای که توسط سازمان بعد از کنفرانس حقوق دریاها تشکیل می شود و در هر صورت بعد از سال ۱۹۷۶ میلادی (۱۳۵۵ هجری شمسی) نخواهد بود، به منظور تعریف ماهیت و قلمرو حقوقی و مسئولیت کشور ساحلی در به اجرا درآوردن این کنوانسیون در منطقه مجاور ساحل خود، مشورت نمایند.

ماده ۱۴

- ۱- دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی به عنوان مقام امین، حداکثر طی مدت (۳) ماه پس از لازم الاجرا شدن این کنوانسیون می بایست اجلاس اعضای متعهد را به منظور تصمیم گیری درخصوص موضوعات سازمانی تشکیل دهند.
- ۲- اعضای متعهد می بایست يك سازمان ذیصلاح را که در زمان تشکیل اجلاس فوق وجود دارد، به عنوان مسئول انجام وظائف دبیرخانه در ارتباط با این کنوانسیون انتخاب نمایند. هر عضو متعهد این کنوانسیون که عضو این سازمان نباشد، باید سهم مناسبی از هزینه هایی که توسط سازمان برای اجرایی وظائف دبیرخانه صرف شده است را تقبل نماید.

۳- وظایف دبیرخانه ای سازمان مذکور شامل موارد ذیل است:

الف) برگزاری اجلاس مشورتی اعضای متعاهد که غالباً کمتر از دو سال یکبار نمی‌باشد و جلسات ویژه اعضا در هر زمان بنابه تقاضای دوسوم اعضای متعاهد کنوانسیون،

ب) همکاری و آمادگی، در مشورت با اعضای متعاهد و سازمان های بین المللی مرتبط در خصوص توسعه و اجرای دستورالعمل هایی که در زیر بند (ه) بند (۴) این ماده به آن اشاره شده است.

ج) بررسی درخواست ها و اطلاعات دریافتی از سوی اعضای متعاهد، مشورت با آنها و سازمان های بین المللی مرتبط و ارایه پیشنهادها به اعضا درباره سؤالات مربوط به این کنوانسیون که به طور مشخص در کنوانسیون عنوان نشده است.

د) انتقال تمام اطلاعاتی هایی که طبق بند (۳) ماده (۴)، بند (۱) و (۲) ماده ۵، بند ۴ ماده (۶) و مواد (۱۵)، (۲۰) و (۲۱) توسط سازمان دریافت شده به اعضای متعاهد مربوطه.

قبل از تعیین سازمان، این وظائف در صورت لزوم توسط مقام امین که در این خصوص دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی می‌باشند، انجام شود.

۴- طی جلسات مشورتی یا ویژه اعضای متعاهد، اجرای این کنوانسیون و از جمله موارد ذیل، مورد بررسی مستمر قرار می‌گیرد:

الف) بررسی و تصویب اصلاحیه های این کنوانسیون و ضمائم آن طبق ماده (۱۵)،

ب) دعوت از نهاد یا نهادهای علمی مربوطه جهت همکاری و مشاوره با اعضاء یا سازمان درخصوص ابعاد فنی یا علمی مرتبط با کنوانسیون به ویژه مفاد ضمائم.

ج) دریافت و بررسی گزارش های تهیه شده براساس بند (۲) ماده (۶).

د) ارتقاء همکاری با و بین سازمان های منطقه ای که در ارتباط با جلوگیری از آلودگی دریایی فعال هستند.

هـ) توسعه یا تصویب دستورالعمل های موضوع بند (۲) ماده (۵) با مشورت سازمان های بین المللی مربوط از جمله تعیین معیار اساسی برای تعیین و تشخیص شرایط استثنایی و اضطراری و روش های ارایه نظرات مشورتی و دفع صحیح و اصولی مواد در چنین شرایطی، از جمله تخصیص مناطق مناسب دفع و ارایه پیشنهاد براین اساس.

و) رسیدگی به هر نوع اقدام دیگری که ممکن است مورد نیاز باشد.

۵- اعضای متعاهد در اولین نشست مشورتی خود آیین کار را در صورت لزوم وضع خواهند نمود.

ماده ۱۵

۱- الف) اصلاحات کنوانسیون در جلسات اعضای متعاهد که طبق ماده (۱۴) تشکیل می‌شود،

توسط دو سوم اکثریت اعضای حاضر تصویب می‌گردد. يك اصلاحیه برای اعضای که آن را

پذیرفته اند در شصتمین روز پس از آنکه دوسوم اعضاء سند پذیرش اصلاحیه را نزد سازمان تودیع نمایند، لازم الاجرا می‌گردد.

ب) سازمان کلیه اعضاي متعاهد را نسبت به هرگونه درخواست تشکیل جلسه ویژه به موجب ماده (۱۴) و هرگونه اصلاحات تصویب شده در جلسات اعضاي متعاهد و تاریخی که این اصلاحات برای هر عضو لازم الاجرا می‌گردد، مطلع می‌سازد.

۲- اصلاحات ضمایم براساس ملاحظات فنی و علمی خواهد بود. اصلاحات ضمایم که به تصویب دوسوم اکثریت اعضاء حاضر در جلسه ای که طبق ماده (۱۴) تشکیل شده برسد، در مورد هر عضو متعاهد، بلافاصله از تاریخ صدور اعلامیه پذیرش آن عضو به سازمان و در مورد کلیه اعضاي دیگر یکصد روز بعد از تصویب اصلاحیه در جلسه به جز برای اعضاي که قبل از پایان یکصد روز اعلام نمایند، قادر به پذیرش اصلاحیه در آن زمان نیستند، لازم الاجرا خواهد شد. اعضا باید تلاش کنند پذیرش اصلاحیه از جانب خود را در اسرع وقت بعد از تصویب در جلسه، به سازمان اعلام نمایند. هر عضو متعاهد در هر زمان می‌تواند پذیرش خود را جایگزین «اعلامیه قبلی مخالفت» نماید. و براین اساس اصلاحیه هایی که قبلاً مورد اعتراض واقع شده برای آن عضو لازم الاجرا خواهد شد.

۳- پذیرش یا اعلام مخالفت، طبق این ماده با تسلیم يك سند به سازمان انجام خواهد گرفت سازمان همه اعضاي متعاهد را از دریافت چنین اسنادي مطلع خواهد ساخت.

۴- بیش از انتخاب سازمان، وظایف دبیرخانه ای مختص آن، به طور موقت به وسیله دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی، به عنوان یکی از مقامات امین این کنوانسیون صورت می‌پذیرد.

ماده ۱۶

این کنوانسیون جهت امضاء توسط کشورها در لندن، مکزیکوسیتی، مسکو و واشنگتن از تاریخ ۲۹ دسامبر ۱۹۷۲ تا ۳۱ دسامبر ۱۹۷۳ میلادی (۸ دی ۱۳۵۱ تا ۱۰ دی ۱۳۵۲ هجری شمسی) مفتوح خواهد بود.

ماده ۱۷

این کنوانسیون منوط به تصویب خواهد بود. اسناد تصویب نزد کشورهای مکزیک، اتحاد جماهیر سوسیالیستی شوروی، دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی، و ایالات متحده آمریکا، تودیع خواهد شد.

ماده ۱۸

بعد از ۳۱ دسامبر ۱۹۷۳ میلادی (۱۰ دی ۱۳۵۲ هجری شمسی) این کنوانسیون جهت الحاق هر کشوری مفتوح خواهد بود. اسناد الحاق نزد دولت های مکزیک، اتحاد جماهیر سوسیالیستی شوروی، دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی و ایالات متحده آمریکا تودیع خواهد شد.

ماده ۱۹

۱- این کنوانسیون در سی امین روز پس از تاریخ تودیع پانزدهمین سند تصویب یا الحاق، لازم الاجرا خواهد شد.

۲- این کنوانسیون برای هر عضو متعاهدی که بعد از تودیع پانزدهمین سند تصویب یا الحاق، این کنوانسیون را تصویب نموده یا به آن ملحق شده، درسی امین روز بعد از تودیع اسناد تصویب یا الحاق توسط عضو متعاهد مزبور لازم الاجرا خواهد شد.

ماده ۲۰

مقامات امین موارد ذیل را به اطلاع اعضای متعاهد خواهند رساند:
الف) اعضای متعاهد این کنوانسیون و تودیع اسناد تصویب، الحاق یا انصراف طبق مواد (۱۷، ۱۸، ۱۶ و ۲۱)

ب) تاریخی که این کنوانسیون طبق ماده (۱۹) لازم الاجرا می شود.

ماده ۲۱

هر عضو متعاهدی می تواند با صدور اعلام کتبی ۶ ماهه به مقامات امین کنوانسیون، انصراف خود را از این کنوانسیون اعلام نماید، اعلام مزبور سریعاً به اطلاع کلیه اعضای متعاهد خواهد رسید.

ماده ۲۲

نسخه اصلی این کنوانسیون که به زبانهای انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی است به یک اندازه معتبر می باشد و نزد دولت های مکزیک، اتحاد جماهیر سوسیالیستی شوروی، دولت پادشاهی متحده بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی و ایالات متحده آمریکا تودیع خواهد شد. دولت های مذکور نسخه های مصدق آن را به کلیه کشورها ارسال خواهند نمود.

بنابر مراتب فوق، امضا کنندگان تام الاختیار ذیل، که از طرف دولت های متبوع خود دارای اختیار کامل می باشد، این کنوانسیون را امضاء نمودند. این کنوانسیون در ۴ نسخه در بیست و نهم دسامبر ۱۹۷۲ میلادی (هشتم دیماه ۱۳۵۱ هجری شمسی) در لندن، مکزیکوسیتی، مسکو و واشنگتن تنظیم گردید.

ضمیمه (۱)

۱- ترکیبات ارگانو هالوژنها

۲- جیوه و ترکیبات آن

۳- کادمیوم و ترکیبات آن

۴- پلاستیک های پایدار و دیگر مواد ترکیبی پایدار، به طور نمونه، تور ماهیگیری و طنابهایی که ممکن است به صورت شناور یا معلق در دریا باقی بمانند به گونه ای که عملیات کشتیرانی، ماهیگیری و دیگر استفاده های قانونی از دریا را مختل نماید.

۵- «نفت خام و پسماندهای آن»، تولیدات نفتی پالایش شده، نفت، پس مانده تقطیر و هر مخلوطی که دارای چنین موادی بوده و با هدف دفع در دریا بارگیری شده است.

۶- پسماندهای رادیواکتیو یا سایر مواد رادیواکتیو

۷- مواد به هر شکلی (مانند جامدات، مایعات، شبه مایعات، گازها یا به صورت زنده) که برای جنگ بیولوژیکی و شیمیایی تولید شده باشد.

۸- به استثناء پاراگراف شش فوق، موارد ذکر شده در پاراگراف های قبلی این ضمیمه، موادی که به سرعت از طریق فرایندهای فیزیکی، شیمیایی یا بیولوژیکی در دریا به مواد بی ضرر تبدیل می شوند را در بر نمی گیرد، به شرط آنکه این مواد:

(الف) جانداران دریایی خوراکی را نامطبوع ننمایند.

(ب) موجبات تهدید سلامتی بشر یا حیوانات اهلی را فراهم ننمایند.

اگر تردیدی در مورد بی ضرر بودن مواد وجود داشته باشد، روش مشورتی موضوع

ماده _____

(۱۵) می بایست توسط اعضای متعاهد اجرا گردد.

۹- به جز پسماندهای صنعتی که در پاراگراف ۱۱ ذیل تعریف شده است، این ضمیمه مواد زاید یا دیگر موادی (نظیر لجن های فاضلاب و مواد حاصل از لایروبی) که حاوی مواد اشاره شده در بندهای (۱) تا (۵) فوق به عنوان آلاینده جزئی هستند را شامل نمی شود. چنین مواد زایدی در صورت اقتضاء مشمول مفاد مندرج در ضمائم (۲) و (۳) می شود. پاراگراف شش مواد زاید یا دیگر موادی (نظیر لجن های فاضلاب و مواد حاصل از لایروبی) که حاوی کمترین میزان سطح رادیواکتیویته (استثناء) که توسط آژانس بین المللی انرژی اتمی تعریف و مورد پذیرش اعضای متعاهد قرار گرفته می باشد، نمی شود.

۱۰- (الف) سوزاندن پسماندهای صنعتی در دریا، که در پاراگراف ۱۱ ذیل ذکر شده و لجن های فاضلاب ممنوع می باشد.

(ب) سوزاندن هر ماده زاید یا دیگر مواد در دریا مستلزم صدور یک مجوز خاص می باشد.

(ج) اعضاي متعاهد مي‌بايست براي صدور مجوزهاي خاص ويژه سوزاندن مواد در دريا مقررات^۱ اين کنوانسيون را اجرا نمايند.

(د) در راستاي اهداف اين ضميمه :

- « وسايل سوزاندن دريايي» به معني کشتي، سکو، يا ديگر سازه هاي ساخت بشر که عمليات سوزاندن در دريا را انجام مي‌دهند مي‌باشد.

- سوزاندن در دريا به معني احتراق تعمدي مواد زايد يا ديگر مواد به منظور تخريب حرارتي آنها مي‌باشد. فعاليت هاي تصادفي طي عمليات معمول کشتي ها، سکوها يا ديگر سازه هاي ساخت بشر از حيطه مشمول اين تعريف مستثني مي‌باشد.

۱۱- پسماندهاي صنعتي از تاريخ يك ژانويه ۱۹۹۶ :

در راستاي اهداف اين ضميمه :

پسماندهاي صنعتي به معني مواد زايد ايجاد شده به واسطه توليد کردن يا عمليات پردازش است و شامل موارد ذيل نمي‌شود:

(الف) مواد حاصل از لايروبي

(ب) لجن هاي فاضلاب

(ج) پسماند شيلاتي يا مواد آلي که به واسطه عمليات پردازش صنايع شيلات توليد مي‌شود.

(د) کشتي ها يا هواپيماها يا ديگر سازه هاي ساخت بشر در دريا، مشروط بر اين که موادي که قابليت توليد زباله هاي شناور را دارند يا به صورت ديگر، محيط زيست دريايي را آلوده مي‌کنند تا بيشترين حد ممکن حذف شده باشند.

(و) مواد با منشاء زميني بي اثر غير آلاينده که مواد متشکله شيميايي آن به ندرت در محيط زيست دريايي آزاد گردد.

(هـ) مواد آلي غير آلاينده با منشاء طبيعي.

دفع مواد زايد و ديگر مواد ذکر شده در بندهاي (الف) تا (ه) فوق مشروط بر تحقق الزامات مندرج در ضمايم (۱)، (۲) و (۳) کنوانسيون مي‌باشد.

اين بند در مورد پسماندهاي راديواکتيو يا ديگر مواد راديواکتيو که در پاراگراف ۶ اين ضميمه به آنها اشاره شده است، کاربرد ندارد.

۱۲- ظرف ۲۵ سال از تاريخ لازم الاجرا شدن اصلاحيه پاراگراف ۶ و هر ۲۵ سال يك

بار، اعضاي متعاهد مي‌بايست اقدام به انجام و تکميل مطالعه علمي درخصوص کليه

پسماندهاي راديواکتيو و ديگر مواد راديواکتيو به جز پسماندها يا مواد با سطح بالا ،

بنمايند. اعضاي متعاهد مي‌بايست در انجام اين مطالعه، ديگر عوامل مرتبط را نيز

^۱ مقررات مربوط به سوزاندن مواد زائد و ديگر مواد در دريا، مصوب ۱۹۷۸ ميلادي در اين سند گزارش نشده است.

مدنظر قرار دهند و موقعیت مواد مندرج در ضمیمه (۱) را طبق دستورالعمل های مذکور در ماده ۱۵ کنوانسیون مرور نمایند.

ضمیمه ۲

اجسام و مواد مذکور در ذیل نیاز حفاظت ویژه دارند و در راستای اهداف زیر بند (الف) بند (۱) ماده (۶) فهرست شده اند.

الف) مواد زایدی که دارای مقادیر مشخصی از مواد ذیل هستند:

- آرسینک
- برلیوم
- کروم
- مس
- سرب
- نیکل
- وادنادیوم
- روی و ترکیبات آنها
- ترکیبات ارگاتوسیلیکن
- سیانیدها
- فلوراید ها
- حشره کش ها و مشتقات آنها که در ضمیمه (۱) آورده شده اند.

ب) کانتینرها و قراضه آهن و دیگر مواد زایدی که به صورت انبوه قابلیت ته نشین شدن در دریا را دارند. و می توانند به طور جدی مانعی برای ماهیگیری یا دریانوردی باشد.

ج) درخصوص صدور مجوز خاص برای سوزاندن اجسام و موادی که در این ضمیمه ذکر شده است اعضاء متعاهد می بایست «مقررات کنترل سوزاندن مواد زاید و دیگر مواد در دریای را که به ضمیمه (۱) ملحق شده به کار برند و «راهنمای فنی مقررات کنترل سوزاندن مواد زاید و دیگر مواد در دریا» را که در مشورت با اعضای متعاهد تصویب شده تا جایی که در این مقررات و راهنما ذکر شده است مورد توجه کامل قرار دهند.

و) موادی که دارای ماهیت غیرسمی هستند لیکن به دلیل ظرفیت دفع آنان در دریا، ممکن است زیان آور شوند، یا به صورت جدی مطبوعیت محیط زیست دریایی را کاهش دهند.

ضمیمه ۳

الزاماتی که در تبیین معیارهای صدور مجوزهای دفع مواد زاید و دیگر مواد در دریا مورد توجه قرار می گیرند، با در نظر گرفتن بند (۲) ماده (۴)، شامل موارد ذیل می باشد:

الف) مشخصات و ترکیبات مواد:

- ۱- مجموع مقادیر و میزان متوسط ترکیب مواد دفع شده (به طور نمونه در هر سال)
 - ۲- شکل مواد برای مثال جامد، لجن، مایع یا گازی
 - ۳- خواص فیزیکی (برای مثال حلال بودن و وزن مخصوص)، شیمیایی و بیوشیمیایی (مانند اکسیژن خواهی، مواد مغذی) و بیولوژیکی (برای مثال وجود ویروس ها، باکتری ها، انگل ها، مخمرها)
 - ۴- سمیت
 - ۵- پایداری از نظر فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی
 - ۶- ذخیره و تغییر شکل زیستی در مواد بیولوژیکی یا رسوبات.
 - ۷- حساسیت در مقابل تغییرات فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی و واکنش در محیط آبی با دیگر مواد آلی و غیر آلی حل شده
 - ۸- احتمال ایجاد آلودگی ها یا دیگر تغییراتی که باعث کاهش در قابلیت فروش منابع (ماهی، صدف و غیره) می شود.
 - ۹- در هنگام صدور مجوز دفع، اعضای متعاقد می بایست توجه داشته باشند که مبنای علمی مناسب در مورد تعیین خصوصیات و ترکیبات موادی که دفع می شوند، به منظور ارزیابی آثار ناشی از دفع مواد بر زیست دریایی و سلامت بشر موجود باشد.
- (ب) ویژگیهای محل دفع و روش دفع مواد زاید:
- ۱- محل (برای مثال هماهنگی های منطقه دفع، عمق و فاصله از ساحل)، محل آن در رابطه با دیگر مناطق (برای مثال مطلوبیت مناطق، محل تخم ریزی و پرورش (تکثیر) ماهی و محل های ماهیگیری) و منابع قابل بهره برداری.
 - ۲- شاخص (میزان/نسبت) دفع مواد زاید در هر زمان خاص (برای مثال مقدار دفع مواد در هر روز، هفته و ماه)
 - ۳- روش های بسته بندی و محدود نگه داشتن (کنترل و مهار) در صورت لزوم
 - ۴- رقیق سازی اولیه حاصل از روش پیشنهادی آزادسازی مواد
 - ۵- ویژگی های پراکنده سازی (پراکنش) مواد (مانند تأثیر جریان های آبی، جزر و مدو بادبر جابه جایی افقی و آمیختگی عمودی مواد).
 - ۶- ویژگی های آب (مانند درجه حرارت، pH ، میزان شوری، لایه بندی، شاخص های اکسیژن در آلودگی حل شده در اکسیژن (Do)، اکسیژن خواهی شیمیایی (COD)، اکسیژن خواهی بیوشیمیایی (BOD)، نیتروژن موجود به شکل آلی و معدنی از جمله آمونیاک، مواد معلق و دیگر مغذی ها و باروری (تولید).
 - ۷- ویژگی های کف (مانند توپوگرافی ویژگی های ژئولوژیکی و ژئوشیمیایی و باروری بیولوژیکی).

- ۸- وجود و اثرات دفع های دیگری که در منطقه دفع انجام شده است (مانند مطالعات زمینه ای فلزات سنگین و عناصر محتوی کربن آلی)
- ۹- در هنگام صدور مجوز دفع، اعضای متعاقد می‌بایست توجه داشته باشد که مبنای علمی مناسب به منظور ارزیابی آثار ناشی از دفع مواد که در این ضمیمه ذکر شده است، با در نظر گرفتن نوع فصول موجود باشد.

(ج) ملاحظات و شرایط کلی :

- ۱- اثرات احتمالی بر مطلوبیت محیط (مانند وجود ماده شناور یا به گل نشسته، تیرگی، بدبویی، بیرنگی و کف).
- ۲- اثرات احتمالی بر زیست دریایی (جانداران دریایی)، پرورش ماهی و صدف، ذخایر ماهیان و منابع شیلات، کاشت و برداشت جلبک دریایی.
- ۳- اثرات احتمالی بر دیگر استفاده ها از دریا (آسیب وارد کردن بر کیفیت آب به دلیل مصارف صنعتی، خوردگی سازه ها در زیر آب، اختلال در عملیات کشتی ناشی از وجود مواد شناور در آب، اختلال در صید و صیادی یا کشتیرانی از طریق دفع مواد زاید یا مواد جامد در کف دریا و حفاظت از مناطق دارای اهمیت ویژه برای مقاصد علمی یا حفاظتی).
- ۴- فراهم بودن روش های جایگزین ساحلی تصفیه، کاهش سازی یا تصفیه، دفع، از میان بردن یا تصفیه به منظور کاهش خطر مواد برای دفع در دریا. [Londonconvention Website, 2008]

پروتکل ۱۹۹۶ کنوانسیون جلوگیری از آلودگی
دریایی ناشی از دفع (تخلیه) مواد زائد و دیگر مواد در دریا
لندن – ۱۹۹۶
۱۳۷۵ ه.ش

پروتکل ۱۹۹۶ کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی از طریق دفع مواد زاید و دیگر مواد (۱۹۷۲) اعضای متعاهد این پروتکل :

با تأکید بر ضرورت حفاظت از محیط زیست دریایی و ارتقاء توسعه پایدار و حفاظت از منابع دریایی،

با ملاحظه دستاوردهای کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زاید و دیگر مواد (۱۹۷۲) و بخصوص سیر تدریجی تکامل روش ها براساس پیشگیری و جلوگیری، با ملاحظه همکاری بیشتر درخصوص ایجاد اسناد ملی و منطقه ای مکمل با هدف حفاظت محیط زیست دریایی که شرایط و احتیاجات خاص آن مناطق و کشورها را مورد توجه قرار می دهند، با تأکید بر اهمیت یک رویکرد جهانی و به ویژه اهمیت تداوم همکاری ها و تشریک مساعی در زمینه اجرای کنوانسیون و پروتکل آن بین کشورهای عضو، با تصدیق اینکه (تشخیص اینکه) تبیین تدابیر دقیق تر درخصوص جلوگیری و حذف آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از دفع مواد زاید در دریا، در سطح ملی یا منطقه ای، مطلوب تر از تدابیری است که در قالب کنوانسیون های بین المللی

دیگر

توافقنامه ها با حیطة جهانی ارایه شده است،

با در نظر گرفتن اقدامات و توافق نامه های بین المللی مرتبط، به ویژه کنوانسیون سازمان ملل در مورد حقوق دریاها (۱۹۸۲)، اعلامیه ریو در مورد محیط زیست و توسعه و دستور کار ۲۱، همچنین منافع و قابلیت های کشورهای در حال توسعه و به خصوص مناطق کوچک مربوط به آنها، با اعتقاد بر اینکه اقدامات بین المللی بیشتر جهت جلوگیری ، کاهش و در صورت امکان حذف آلودگی ایجاد شده ناشی از دفع، باید و می بایست بدون تأخیر، برای حفاظت و نگهداری از محیط زیست دریایی و مدیریت فعالیت های انسانی، به گونه ای که اکوسیستم دریایی به صورت پایدار برای استفاده های قانونی و برآوردن نیازهای نسل های حال و آینده باقی بماند انجام گردد، به قرار ذیل موافقت نمودند:

ماده ۱: تعاریف

از نظر این پروتکل :

۱- کنوانسیون یعنی کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا از طریق دفع مواد زاید و دیگر مواد (۱۹۷۲) ، که اصلاح گردیده است.

۲- سازمان یعنی سازمان بین المللی دریانوردی

۳- دبیر کل یعنی دبیر کل سازمان

۴- الف) دفع یعنی :

۱- دفع تعمدي مواد زاید یا دیگر مواد از کشتی ها، هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه های ساخته دست بشر در دریا به دریا.

۲- دفع تعمدي کشتیها، سکوها یا دیگر سازه های ساخت دست بشر در دریا به دریا

۳- هرگونه ذخیره مواد زاید و دیگر مواد از کشتی ها، هواپیماها سکوها یا دیگر سازه های ساخته دست بشر در دریا در بستر دریا و زیر بستر دریا.

۴- هرگونه رها کردن یا انباشتن در محوطه سکوها یا دیگر سازه های ساخته دست بشر در دریا صرفاً به قصد دفع تعمدي.

ب) دفع شامل موارد زیر نمی شود:

۱- دفع مواد زاید یا سایر مواد در دریا که به طور اتفاقی یا در پی عملیات عادی کشتی ها، هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه های ساخت دست بشر در دریا و تجهیزات آن ها صورت گیرد، به غیر از دفع مواد زاید یا دیگر موادی که در کشتی ها، هواپیماها، سکوها یا دیگر سازه های ساخته دست بشر در دریا که فعالیتشان در رابطه با دفع چنین موادی است حمل یا بارگیری می شود یا انجام دفع در نتیجه پردازش مواد زاید یا دیگر موادی است که بر روی کشتی ها، هواپیماها، سکوها یا سازه های مزبور هستند.

۲- به جا نهادن مواد در محلی ویژه با هدفی غیر از دفع صرف چنین مواد زایدی مشروط بر اینکه چنین جاگذاری با اهداف این پروتکل مغایرت نداشته باشد.

۳- علیرغم پاراگراف ۴. الف. ۴، رها نمودن مواد در دریا (مثل کابل ها، خطوط لوله و ادوات تحقیقات دریایی) که به منظور دیگری غیر از دفع صرف ، در محلی قرار داده شده است.

ج) دفع یا ذخیره مواد زاید یا دیگر موادی که به طور مستقیم ناشی از اکتشاف، بهره برداری و سایر فرایندهای مربوط به منابع معدنی بستر دریا بوده، در حیطه مقررات این پروتکل نمی باشد.

د-۱) سوزاندن در دریا به معنی احتراق مواد زاید یا دیگر مواد در کشتی، سکو یا دیگر سازه های ساخته دست بشر به منظور دفع عمدي آنها، به واسطه تخریب حرارتی می باشد.

د-۲) سوزاندن شامل مورد زیر نمی شود:

سوزاندن مواد زاید یا دیگر مواد در کشتی ، هواپیما یا دیگر سازه های ساخته دست بشر در دریا که حین عملیات عادی کشتی ، هواپیما، سکو یا دیگر سازه های ساخته دست بشر تولید شده اند. (ه) هواپیماها و کشتی ها به حمل کننده های دریایی یا هوایی از هر نوعی که باشند تلقی می شوند. این اصطلاح ، هاورکرافتها و دوبه ها را اعم از خود کششی یا کششی شامل می شود. (و) دریا به معنی کلیه آبهای دریایی بجز آبهای داخلی کشورها است و همچنین بستر دریا و زیر بستر دریا، لیکن شامل مخازن زیر بستر دریا که تنها از طریق خشکی دسترسی دارد نمی گردد. (ز) مواد زاید و یا دیگر مواد به معنی ماده یا هر شیء از هر نوع، شکل یا جنس است. (ح) اجازه به معنی اجازه قبلی و مطابق الزامات مندرج در مفاد ۴-الف-۲ یا ۸-۲ اعطا می گردد. (ی) «آلودگی» به معنی وارد نمودن مستقیم یا غیرمستقیم مواد زاید یا دیگر مواد در دریا، به واسطه فعالیت های انسانی که منجر به یا احتمالاً منجر به بروز آثار زیانباری نظیر آسیب رساندن به منابع زنده و اکوسیستم های دریایی ، ایجاد خطرات برای سلامت بشر، ممانع در فعالیت های دریایی شامل ماهیگیری و دیگر استفاده های قانونی از دریا، لطمه زدن به کیفیت قابل استفاده آب دریا و کاهش مطلوبیت آن می باشد.

ماده ۲ : اهداف

کشورهای عضو بایستی به صورت فردی و جمعی، محیط زیست دریا را در مقابل کلیه منابع آلودگی حفظ و نگهداری کنند. و تدابیر مؤثری را متناسب با تواناییهای علمی فنی و اقتصادی خود جهت جلوگیری، کاهش و در صورت امکان حذف آلودگی ایجاد شده از طریق دفع یا سوزاندن مواد زاید و دیگر مواد در دریا به عمل آورند. همچنین در صورت لزوم، باید خط مشی های خود را در این خصوص هماهنگ کنند.

ماده ۳ : تعهدات عمومی

۱- اعضای متعهد، در راستای اجرای این پروتکل می بایست روشی پیشگیرانه برای حفاظت زیست محیطی در قبال دفع مواد زاید یا دیگر مواد بکار گیرند که به موجب آن تدابیر حفاظتی و مناسب در مواقعی که دلایلی حاکی از آسیب دیدن احتمالی محیط زیست دریایی به واسطه ورود مواد زاید یا دیگر مواد وجود دارد، اتخاذ گردد، حتی مادامی که مدارك قطعی برای اثبات يك رابطه علی میان مواد وارد شده در محیط و آثار ناشی از آنها موجود نیست.

۲- با توجه به اینکه آلوده کننده محیط زیست باید اساساً هزینه آلودگی را تقبل نماید، هر کشور عضو باید با توجه به منافع عمومی، در جهت ترویج رویه هایی که به موجب آن اشخاصی مجاز به اشتغال در عمل دفع یا سوزاندن در دریا شده و متقابلاً ملزم به تقبل هزینه های پیشگیری از آلودگی و اتخاذ تدابیر کنترلی برای فعالیت های مجاز می گردند، تلاش نماید..

۳- در راستای اجرای مفاد این پروتکل، اعضای متعاهد می‌بایست بگونه‌ای فعالیت نمایند که موجب انتقال خسارت یا خسارت‌های احتمالی یا سرایت یک نوع آلودگی، بطور مستقیم یا غیرمستقیم از یک قسمت محیط زیست به قسمتی دیگر نگردد.

۴- هیچ یک از مفاد این پروتکل، نباید به گونه‌ای تفسیر شود که اعضای متعاهد را از اتخاذ تدابیر پیشگیرانه دقیق‌تر، بصورت فردی یا جمعی، طبق اصول حقوق بین الملل درخصوص جلوگیری، کاهش و در صورت امکان حذف آلودگی، منع نماید.

ماده ۴: دفع مواد زاید و دیگر مواد

الف- ۱) کشورهای عضو بایستی از دفع هرگونه مواد زاید یا مواد دیگر، به استثنای موارد لیست شده در ضمیمه ۱، ممانعت به عمل آورند.

الف- ۲) دفع زایدات یا دیگر مواد لیست شده در ضمیمه ۱ مستلزم صدور مجوز می‌باشند. کشورهای عضو باید اقدامات قانونی یا اداری لازم را جهت اطمینان از تطابق شرایط مجوزها و صدور مجوزها با مفاد ضمیمه ۲، اقتباس نمایند. اعضای متعاهد می‌بایست به امکان استفاده از روش‌های دیگر به منظور امتناع از دفع مواد، به نفع روش‌های مرجع محیط زیستی، توجه خاص مبذول نمایند.

ب) هیچ یک از مفاد این پروتکل به گونه‌ای تفسیر نخواهد شد که یک عضو متعاهد را تا جایی که به آن عضو مربوط است از دفع مواد زاید یا سایر مواد ذکر شده در ضمیمه ۱ منع نماید. عضو مزبور اینگونه اقدامات را به اطلاع سازمان خواهد رساند.

ماده ۵: سوزاندن در دریا

اعضای متعاهد، از سوزاندن مواد زاید یا دیگر مواد در دریا ممانعت بعمل می‌آورند.

ماده ۶: صادرات مواد زاید یا دیگر مواد

کشورهای عضو نباید صادرات مواد زاید یا دیگر مواد به کشورهای دیگر برای دفع یا سوزاندن در دریا را اجازه دهند.

ماده ۷: آبهای داخلی

۱- علیرغم دیگر مفاد این پروتکل، تا جایی که در پاراگراف‌های ۲ و ۳ معین شده است به آب‌های داخلی مربوط می‌شود.

۲- هر یک از اعضای متعاهد بنابر صلاحدید خود می‌بایست مفاد این پروتکل یا دیگر تدابیر قانونمند و مجاز مؤثر را به منظور کنترل دفع عمده‌ی مواد زاید یا دیگر مواد در آب‌های داخلی دریایی بکار برند، در جایی که چنین دفعی در چارچوب اصلاحات ذکر شده در ماده ۱ (تعاریف ماده ۱ «دفع» یا «سوزاندن در دریا») صورت پذیرد.

۳- هر یک از اعضای متعاهد می‌بایست اطلاعات مربوط به قانونگذاری و مکانیسم‌های سازمانی درخصوص اجزاء تطابق و تنفیذ مقررات در حیطه آب‌های داخلی دریایی خود را در اختیار

سازمان قرار دهد. اعضاي متعاهد، همچنين مي‌بايست حداکثر تلاش خود را در جهت ارايه گزارش‌هاي اختصاري داوطلبانه به سازمان، در مورد نوع و ماهيت موادي که در آب‌هاي داخلي دريائي دفع مي‌شود، بکار گيرد.

ماده ۸ : استثنائات

۱- در صورتي که براي حفظ ايمني جان اشخاص يا کشتي‌ها، هواپيماها، سکوها و يا ديگر سازه‌ها ساخت دست بشر در درياها، در شرايط اضطراري که به علت هواي نامساعد حادث شده است يا هر شرايطي که جان اشخاص را به مخاطره افکند و يا تهديد جدي براي ايمني کشتي‌ها هواپيما، سکوها و ديگر سازه‌هاي ساخته دست بشر در دريا باشد، به نظر برسد دفع مواد زايد يا «سوزاندن در دريا» تنها راه دفع خطر باشد و اگر هراحمالي وجود داشته باشد که عواقب ناشي از دفع مواد زايد يا سوزاندن در دريا کمتر از زماني باشد که به گونه‌اي ديگر رخ دهد، مفاد ۴-الف-۱ و ماده ۵ اعمال نخواهد شد. عمل دفع يا سوزاندن در چنين شرايطي مي‌بايست به نحوي انجام پذيرد که احتمال آسيب رساندن به انسان يا حيوانات به حداقل رسد و بدون فوت وقت، گزارش عمليات به سازمان تسليم شود.

۲- يك عضو متعاهد مي‌تواند به صورت استثنا براي مقررات ماده ۸-۱-۴ و ۵ در مواقع اضطراري که خطرات غيرقابل قبولي در ارتباط با سلامتي انسان، ايمني يا محيط زيست دريائي ايجاد مي‌کند و با قبول اينکه راه حل معقول ديگري درباره آنها وجود ندارد اجازه خاص صادر کند. عضو مزبور قبل از انجام چنين عملي بايد با هر کشور يا کشورهايي که ممکن است تحت تأثير قرار گيرند مشورت نمايد و نيز با سازمان که سازمان بعد از مشاوره با ديگر اعضا و در صورت اقتضا سازمانهاي بين‌المللي مربوطه، براساس بند ۶ ماده ۱۸، بدون فوت وقت و در کوتاه ترين زمان ممکن مناسبترين روشها و دستورالعمل‌هاي موجود را براي اتخاذ به عضو متعاهد توصيه خواهد کرد. عضو متعاهد اين پيشنهاده‌ها را تا عملي ترين حد، بنابر ضرورت زماني يعني مدتي که طي آن عمل دفع بايد صورت گيرد و منطبق با تعهد کلي "پرهيز از خسارت وارد آوردن به محيط زيست دريائي"، انجام داده و سازمان را از عمل انجام شده مطلع خواهد کرد. اعضاي متعاهد ملزم هستند در چنين شرايطي با يکديگر همکاري نمايند. کشورهاي عضو متعهد مي‌شوند در چنين شرايطي به يکديگر مساعدت نمايند.

۳- هر عضو متعاهدي مي‌تواند همزمان با يا بعد از تصويب يا الحاق به اين پروتکل از حقوق خود در مورد پاراگراف ۲ صرفنظر نمايد.

ماده ۹ : گزارش دهی و صدور مجوزها

۱- هر عضو متعاهد بايد مرجع يا مراجع صلاحيتداري را براي موارد زير تعيين نمايد:
الف) صدور مجوزها مطابق با اين پروتکل.

ب) ثبت نوع و مقدار همه موادي که اجازه دفع آنها داده شده و محل ، زمان و روش دفع آنها
ج) نظارت فردي و يا همکاري با ساير اعضاي متعاهد و سازمانهاي ذي صلاح بين المللي
درخصوص پايش وضعيت درياها به منظور تحقق اهداف اين پروتکل.

۲- مرجع يا مراجع ذي صلاح عضو متعاهد موظف اند نسبت به صدور مجوزها مطابق با
الزامات اين پروتکل درخصوص دفع مواد زايد يا ديگر مواد و موارد ذکر شده در بند ۲ ماده
۸ وسوزاندن در دريا اقدام نمايد، اگر :

الف) بارگيري در قلمرو آن عضو انجام شده باشد.

ب) اين مواد در کشتي يا هواپيمايي که در قلمرو عضو متعاهد ثبت شده يا پرچم آن را دارد
بارگيري شده است، مادامي که بارگيري در قلمرو عضو غير متعاهد به پروتکل انجام گيرد.

۳- در صدور مجوز دفع، مرجع يا مراجع صلاحيتدار ، الزامات مندرج در ماده ۴ را به همراه
ديگر

معيار ها ، تدابير و مقتضيات ديگري که مربوط و مناسب تشخيص دهند رعايت خواهند نمود.
۴- هر عضو متعاهدي به طور مستقيم و يا از طريق دبیرخانه اي که به موجب موافقتنامه
منطقه اي ايجاد شده است، موارد زير را به سازمان و در صورت اقتضا به اعضا ديگر
گزارش خواهند نمود:

الف) اطلاعات مندرج در پاراگراف هاي ۱-ب و ۱-ج فوق.

ب) تهيه گزارشي از اقدامات اجرايي و اداري قانوني اتخاذ شده جهت اجراي مقررات اين پروتکل

ج) کارايي تدابير مذکور در پاراگراف ۴-ب و ديگر مشکلات ناشي از کاربرد آنها

اطلاعات مندرج در پاراگراف هاي ۱-ب و ۱-ج فوق بایستی سالانه تفويض و ارائه گردند. و
اطلاعات ارائه شده در پاراگراف هاي ۴-ب و ۴-ج ايستي مرتباً و در دوره هاي زماني معين،
ارائه شود.

۵- گزارشات تفويض شده مربوط به پاراگراف هاي ۴-ب و ۴-ج توسط يك هيئت تابعه ويژه که
در اجلاس اعضاي متعاهد تعيين مي گردد، مورد ارزيابي قرار خواهد گرفت. اين هيئت نتايج
حاصل از بررسي خود را طي يك اجلاس مرتبط يا جلسه ويژه کشورهاي عضو گزارش خواهد
داد.

ماده ۱۰: کاربرد و تنفيذ

۱- هر عضو متعاهد اقدامات لازم براي اجراي اين پروتکل را در مورد کليه موارد ذيل به کار
مي گيرد:

الف) کشتي ها و هواپيماهايي که در قلمرو آن عضو ثبت شده و يا با پرچم آن حرکت مي کنند.

ب) کشتي ها و هواپيماهايي که در قلمرو آن عضو يادرياهاي سرزميني آن ، موادي را بارگيري
مي کنند که قرار است دفع گردد يا سوزانده شود.

ج) هواپیما، کشتی ها و سکوها یا دیگر سازه های ساخته بشر که در قلمرویی که عضو متعاهد طبق حقوق بین الملل قادر به اعمال صلاحیت قانونی است، به عملیات دفع یا سوزاندن در دریا اشتغال دارند.

۲- هر عضو متعاهد، در قلمرو خود باید (و مطابق با حقوق بین الملل) اقدامات و تدابیر مناسب را به منظور جلوگیری از نقض مقررات پروتکل و تنبیه موارد تخلف از حدود مقررات آن برحسب ضرورت، اتخاذ نماید.

۳- اعضا، موافقت نمودند در تعمیم و گسترش دستورالعمل ها و روشهای اجرایی مؤثر این پروتکل در مناطق خارج از حق حاکمیت آنها، از جمله روشهای گزارش دهی در مورد کشتی ها و هواپیماهایی که برخلاف مقررات پروتکل، در حال دفع مواد زاید یا سوزاندن مواد در دریا مشاهده شوند، همکاری نمایند.

۴- مقررات پروتکل در مورد آن دسته از کشتی ها و هواپیماهایی که طبق حقوق بین الملل از مصونیت دولتی برخوردارند، اعمال نمی شود. با این وجود هر عضوی با اتخاذ تدابیر لازم اطمینان حاصل خواهد کرد که چنین کشتی ها و هواپیماهایی که به آن تعلق دارند یا توسط آن مورد بهره برداری قرار می گیرند به گونه ای عمل خواهند کرد که با موضوع و هدف این پروتکل مطابقت و سازگاری داشته باشند و در هر صورت، عضو متعاهد می بایست مراتب را به سازمان گزارش دهد.

۵- کشورها، می توانند به هنگام اعلام رضایتشان در قبال التزام به پروتکل یا هر زمان پس از آن، اذعان دارند که مفاد این پروتکل را در مورد هواپیماها و کشتی های خود که در بند ۱ فوق به آنها اشاره شده اجرا می کنند. با به رسمیت شناختن اینکه تنها آن کشور ممکن است مقررات مربوطه را در برابر چنین هواپیما و کشتی هایی اجرا نماید.

ماده ۱۱: روشهای تطابق

۱- حداکثر تا ۲ سال بعد از لازم الاجرا شدن این پروتکل، جلسه اعضای متعاهد باید روش ها و مکانیزم های ضروری برای ارزیابی و ارتقاء تطابق با الزامات این پروتکل را تبیین نمایند. چنین دستورالعمل ها و مکانیزم هایی می بایست با نگرش مبتنی بر پذیرش کامل و آزادانه تبادل اطلاعات مشورتی سازنده، توسعه یابد.

۲- پس از ملاحظه و بررسی کامل کلیه اطلاعات ارایه شده براساس این پروتکل و تمامی توصیه ها و پیشنهاداتی که از طریق دستورالعمل ها یا مکانیزم های تبیین شده در بند ۱ فوق صورت گرفته، اجلاس اعضای متعاهد ممکن است همیاری یا مساعدت با اعضای متعاهد و غیر متعاهد را پیشنهاد نماید.

ماده ۱۲: همکاری های منطقه ای

به منظور پیشبرد اهداف این پروتکل، اعضای متعاهد دارای منافع مشترك به منظور حمایت از محیط زیست دریایی در يك منطقه جغرافیایی معین با در نظر گرفتن ترکیب ویژگیهای منطقه ای به منظور انعقاد توافقنامه منطقه ای مطابق این پروتکل برای جلوگیری، کاهش و در صورت امکان حذف آلودگی ایجاد شده از طریق دفع یا سوزاندن مواد زائد یا دیگر مواد در دریا تلاش خواهند کرد. اعضای متعاهد سعی خواهند نمود با طرفهای توافقنامه های منطقه ای به منظور توسعه روشهای هماهنگی که قرار است توسط اعضای کنوانسیون های مرتبط پیگیری شود، همکاری نمایند.

ماده ۱۳: همیاری و مساعدت فنی

الف) اعضای متعاهد به واسطه همکاری و تشريك مساعي با سازمان و نهادهای بین المللی دیگر میبایست حمایت های دوجانبه و چند جانبه را برای جلوگیری، کاهش و در صورت امکان حذف آلودگی که به واسطه انجام دفع در چارچوب الزامات این پروتکل ایجاد می شود را برای اعضای متعاهد متقاضی کمک در موارد ذیل ترویج نماید.

۱- آموزش فنی و علمی پرسنل به منظور تحقیقات، پایش (کنترل) و اجرا در موارد مقتضی

شامل تهیه تجهیزات و تسهیلات لازم با نگرش تقویت قابلیت های ملی،

۲- توصیه درخصوص اجرای الزامات این پروتکل،

۳- اطلاعات و همکاریهای فنی در ارتباط با به حداقل رساندن مواد زائد و فرایندهای تولید پاک (خالص)،

۴- اطلاعات و همکاریهای فنی در ارتباط با دفع و تصفیه مواد زائد و دیگر تدابیر به منظور جلوگیری، کاهش یا در صورت امکان حذف آلودگی ایجاد شده از طریق دفع و

۵- در اختیار قرار دادن و انتقال تکنولوژی های سالم زیست محیطی و تجارب مربوطه و مکاتبة دانش و تکنیک ها و مهارت های فنی به ویژه به کشورهای در حال توسعه و کشورها در حال گذار به بازار اقتصادی، با شرایط مطلوب، شامل شرایط اعطای انحصاری و ممتاز، بصورت توافقی و دوطرفه، با توجه به ضرورت حمایت و حفاظت از حقوق مالکیت انحصاری (معنوی) و همچنین نیازهای خاص کشورهای در حال توسعه و کشورهای در حال گذار به بازار اقتصادی.

ب) وظایف سازمان

۱- درخواست های اعضای متعاهد مبني بر همکاری فنی را با در نظر گرفتن عواملی نظیر

قابلیت های فنی برای دیگر اعضای متعاهد ارسال نماید،

۲- هماهنگ نمودن درخواست های همکاری با دیگر سازمان های بین المللی ذیصلاح در

مواقع مقتضی،

۳- در صورت موجود بودن منابع کافی، کشورهای در حال توسعه و آنهایی که در شرایط گذار به بازار اقتصادی هستند و برای پیوستن به پروتکل اظهار رضایت نموده اند را به منظور بررسی امکانات موردنیاز در راستای اجرای کامل الزامات پروتکل، مساعدت نماید.

ماده ۱۴: تحقیق فنی و علمی

۱- اعضای متعهد می‌بایست تدابیر مقتضی را در راستای ترغیب و تسهیل تحقیق فنی و علمی درخصوص جلوگیری، کاهش و در صورت امکان حذف آلودگی ایجاد شده از طریق دفع و دیگر منابع آلودگی دریایی مرتبط با موضوع این پروتکل اتخاذ نمایند. بخصوص، چنین تحقیقی می‌بایست مشتمل بر مشاهده، سنجش، ارزیابی و تحلیل آلودگی به واسطه روش های علمی باشد.

۲- اعضای متعهد می‌بایست به منظور دستیابی به اهداف این پروتکل در دسترس بودن اطلاعات مربوطه را برای دیگر اعضای متعهد که متقاضی آن می‌باشد ترویج نماید، نظیر:

(الف) فعالیت های فنی و علمی و تدابیر اتخاذ شده مطابق این پروتکل.

(ب) برنامه های تکنولوژیکی و علمی دریایی و اهداف آنها و

(ج) نتایج حاصله از پایش و ارزیابی که برطبق ماده ۹-۱-ج صورت پذیرفته است.

ماده ۱۵: وظایف و مسئولیت

مطابق اصول حقوق بین الملل مبني بر «مسئولیت کشور در قبال آسیب رساندن به محیط زیست سایر کشورها یا دیگر مناطق محیط زیست» اعضای متعهد وظیفه دارند نسبت به توسعه دستورالعمل های مربوط به «مسئولیت ناشی از دفع یا سوزاندن مواد زاید یا دیگر مواد در دریا» اقدام نمایند.

ماده ۱۶: حل و فصل اختلافات

۱- هرگونه اختلافات مربوط به تفسیر یا اجرای این پروتکل بایستی، در وهله نخست از طریق مذاکره، میانجی گری و یا سازش یا دیگر روشهای مسالمت آمیز که توسط طرفین اختلاف انتخاب می‌شود حل و فصل گردد.

۲- چنانچه ظرف مدت ۱۲ ماه از زمانی که يك عضو متعهد به عضو دیگری اعلام نمود که اختلافی میان آنها ایجاد شده است، حل و فصل آن امکان پذیر نگردد، این اختلاف می‌بایست حسب درخواست یکی از طرفین اختلاف از طریق آیین داورى که در ضمیمه ۳ پروتکل تشریح شده است، حل و فصل گردد. مگر اینکه طرفین اختلاف توافق نموده باشند یکی از

روش های بند يك ماده ۲۸۷ کنوانسیون حقوق دریاهاي سازمان ملل متحد (۱۹۸۲) در مورد حقوق دریاها را بکار گیرند.

طرفین اختلاف، همچنین چه جزو کشورهای عضو کنوانسیون حقوق دریاهاي سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها باشند یا نباشند، می توانند بدین صورت توافق نمایند.

۳- چنانچه، درخصوص کاربرد یکی از روشهای لیست شده در پاراگراف ۱ ماده ۲۸۷ کنوانسیون سازمان ملل متحد (حقوق دریاها) توافق حاصل شود، مفاد ذکر شده در قسمت ۱۵ آن کنوانسیون که مربوط به روش انتخاب شده است، نیز میبایست با تغییرات جزئی ضروری بکار رود.

۴- دوره ۱۲ ماهه اشاره شده در پاراگراف ۲، در صورت رضایت طرفین میتواند برای ۱۲ ماه دیگر نیز تمدید شود.

۵- علیرغم پاراگراف ۲، هر کشوری میتواند در هر زمان، رضایت خود را در قبال التزام به این پروتکل یا صدور اعلامیه ای به دبیر کل صراحتاً اعلام نماید، مادامی که آن کشور طرف اختلاف درخصوص تفسیر یا اجرای مواد ۱-۳ یا ۲-۳ باشد، اعلام رضایت وی به التزام در قبال پروتکل قبل از حل و فصل اختلاف از طریق آیین داورى ذکر شده در ضمیمه ۳، الزامی است.

ماده ۱۷: همکاری بین المللی

اعضای متعاهد بایستی اهداف این پروتکل را در میان سازمانهای بین المللی ذی صلاح ترویج نمایند.

ماده ۱۸: اجلاس اعضای متعاهد

الف) اجلاس اعضای متعاهد یا اجلاس ویژه اعضای متعاهد، میبایست اجرای این پروتکل را مورد بررسی مستمر قرار دهد و کارایی آن را با دیدگاه شناسایی ابزار تقویت عملکرد در مواقع اضطراری برای جلوگیری، کاهش و در صورت امکان، حذف آلودگی ایجاد شده از طریق دفع و سوزاندن مواد زاید یا دیگر مواد در دریا، ارزیابی نماید. بدین منظور طی اجلاس یا اجلاس ویژه، اعضای متعاهد میبایست:

۱- بررسی و تصویب اصلاحیه های این پروتکل، طبق مواد ۲۱ و ۲۲

۲- هیأت های تابعه را برحسب ضرورت، برای پرداختن به هر موضوع با دیدگاه تسهیل اجرای مؤثر این پروتکل، تأسیس نمایند.

۳- نهادهای کارشناسی مناسب را به منظور ارایه توصیه به اعضای متعاهد یا سازمان درخصوص موضوعات مربوط به این پروتکل دعوت نمایند.

۴- ارتقاء همکاری با دیگر سازمانهای بین المللی ذی صلاح که در رابطه با جلوگیری و کنترل آلودگی فعالیت می نمایند.

۵- اطلاعاتی که طبق بند ۴ ماده ۹ در دسترس قرار گرفته را ملاحظه نمایند.

۶- توسعه یا تصویب دستورالعمل های موضوع بند ۲ ماده ۸ با مشورت سازمان های بین المللی مرتبط، از جمله تبیین معیار اساسی برای تعیین شرایط استثنایی و اضطراری و روش های ارایه نظرات مشورتی و دفع ایمن مواد در چنین شرایطی.

۷- ملاحظه و تصویب قطعنامه ها

۸- در نظر گرفتن هر اقدام دیگری که ممکن است نیاز باشد.

ب- اعضای متعاهد در اولین اجلاس خود «آیین کار» را در صورت لزوم وضع خواهند نمود.

ماده ۱۹: وظایف سازمان

الف) سازمان، مسئول وظایف دبیرخانه ای این پروتکل خواهد بود. هر کشور یا عضو متعاهد به این پروتکل که عضو این سازمان نمی باشد، باید سهم مناسبی را برای هزینه هایی که توسط سازمان در اجرای این وظایف صرف شده است، تقبل نماید.

ب) وظایف دبیرخانه ای برای اجرای این پروتکل شامل موارد زیر است:

۱- برگزاری جلسات اعضای متعاهد هر یک سال یکبار، مگر اینکه اعضای متعاهد به گونه ای دیگر تصمیم گرفته باشند و جلسات ویژه اعضای متعاهد در هر زمان، بنا به تقاضای دوسوم اعضای متعاهد.

۲- ارایه توصیه، راهنما و دستورالعمل توسعه یافته مربوطه درخصوص اجرای این پروتکل، حسب درخواست.

۳- بررسی تحقیقات انجام شده از سوی اعضای متعاهد و اطلاعات دریافتی از آنان، مشورت با آنها و با سازمانهای بین المللی ذی صلاح و ارائه پیشنهاداتی به اعضاء متعاهد درباره مسایل مربوط به این پروتکل که به طور مشخص در پروتکل عنوان نشده است.

۴- همکاری و آمادگی در مشورت با اعضای متعاهد و سازمانهای بین المللی ذی صلاح، درخصوص توسعه و اجرای دستورالعمل هایی که در بند ۶ ماده ۱۸ به آن اشاره شده است.

۵- انتقال تمام اطلاعاتی های دریافت شده مطابق با این پروتکل توسط سازمان به کشورها و اعضاء متعاهد ذی ربط و

۶- آماده سازی یک بودجه و یک حساب مالی برای اجرای این پروتکل هر ۲ سال یکبار که بایستی به تمام اعضای متعاهد توزیع شود.

ج) سازمان در صورت موجود بودن منابع کافی، علاوه بر موارد مذکور در ماده ۱۳-ب-۳ موارد ذیل را نیز انجام می‌دهد:

- ۱- تشریک مساعي و همکاري در ارزيابي هاي وضعيت محيط زيست دريا و
- ۲- همکاري با سازمانهاي ذي صلاح بين المللي مرتبط با جلوگیری و کنترل آلودگی

ماده ۲۰: ضmann

ضmann این پروتکل جزء لاینفک آن می‌باشند.

ماده ۲۱: اصلاحیه پروتکل

۱- هر کشور عضو پروتکل می‌تواند درخصوص اصلاحیه مواد این پروتکل پیشنهاد دهد. متن يك اصلاحیه پیشنهادي، بایستی توسط سازمان، حداقل ۶ ماه قبل از در طرح و بررسی و ملاحظه آن در اجلاس مشورتي اعضاي متعاقد یا يك جلسه ویژه اعضاي متعاقد به اعضاي متعاقد ابلاغ شود.

۲- اصلاحیه هاي مواد این پروتکل، توسط دو سوم اکثریت آرای اعضاي متعاقد حاضر و رأي دهنده در جلسه اعضاي متعاقد یا جلسه ویژه اعضاي متعاقد که بر این منظور تشکیل شده است، تصویب می‌شود.

۳- يك اصلاحیه، برای اعضايي که آنرا پذیرفته اند در شصتمین روز پس از آنکه دو سوم اعضاي متعاقد، سند پذیرش اصلاحیه را به سازمان تودیع نمایند، لازم الاجرا خواهد شد. پس از این تاریخ، اصلاحیه برای هر عضو متعاقد دیگر در شصتمین روز پس از تاریخ تودیع سند پذیرش اصلاحیه، لازم الاجرا می‌گردد.

۴- دبیر کل، می‌بایست اعضاي متعاقد را نسبت به تمامی اصلاحیه هايي که در جلسات اعضاي متعاقد تصویب می‌شود و همچنین تاریخي که اصلاحیه ها لازم الاجرا می‌گردند، مطلع نماید.

۵- بعد از لازم الاجرا شدن يك اصلاحیه، هر کشوري که عضو پروتکل شود عضو پروتکل اصلاح شده قلمداد می‌گردد مگر اینکه دو سوم اعضاي متعاقد حاضر و رأي دهنده در جلسه مشورتي یا جلسه ویژه اعضاي متعاقد، بگونه اي دیگر توافق نموده باشند.

ماده ۲۲: اصلاحیه ضmann

۱- هر يك از اعضاي متعاقد می‌توانند اصلاحیه هايي را به ضmann این پروتکل پیشنهاد کنند. متن يك اصلاحیه پیشنهادي، بایستی توسط سازمان، حداقل ۶ ماه قبل از طرح، بررسی و ملاحظه آن در جلسه اعضاي متعاقد یا يك جلسه ویژه اعضاي متعاقد، به اعضاي متعاقد ابلاغ شود.

۲- اصلاحیه های ضmann این پروتکل به غیر از ضمیمه ۳، براساس ملاحظات فنی و علمی خواهد بود. در صورت لزوم، فاکتورهای اقتصادی، اجتماعی و حقوقی نیز در نظر گرفته می شود. چنین اصلاحیه هایی توسط دوسوم اکثریت آرای اعضای متعاهد حاضر و رأی دهنده در جلسه اعضای متعاهد یا جلسه ویژه اعضای متعاهد (که بدین منظور تشکیل شده)، تصویب می شود.

۳- سازمان بایستی بدون تأخیر و بی درنگ کشورهای متعاهد را از اصلاحیه های ضmannی که در جلسه اعضای متعاهد یا جلسات ویژه اعضای متعاهد تصویب شده اند، مطلع نماید.

۴- به استثنای آنچه که در پاراگراف ۷ ذکر شده است، اصلاحیه های ضmann بایستی برای هر عضو متعاهد، فوراً و به محض اعلام پذیرش آن به سازمان یا ۱۰۰ روز بعد از تاریخ تصویب آنها در جلسه اعضای متعاهد لازم الاجرا شوند. به استثنای آن اعضای متعاهدی که قبل از اتمام ۱۰۰ روز اعلام می کنند که قادر به پذیرش اصلاحیه در آن زمان نمی باشند؛ یک عضو متعاهد می تواند در هر زمانی پذیرش خود را جایگزین «اعلامیه قبلی مخالفت» نماید. و براین اساس اصلاحیه ای که قبلاً مورد اعتراض واقع شده، برای آن عضو متعاهد لازم الاجرا خواهد شد.

۵- دبیر کل، بایستی بدون تأخیر، اعضای متعاهد را از اسناد پذیرش یا مخالفت تودیع شده نزد سازمان، باخبر و مطلع سازد.

۶- ضمیمه جدید یا اصلاحیه هر یک از ضmann که مربوط به اصلاح مفاد این پروتکل است، نبایستی تا زمان لازم الاجرا شدن مفاد این پروتکل، لازم الاجرا شوند.

۷- با توجه به اصلاحیه های ضمیمه ۳ راجع به آیین داور و با توجه به تصویب و لازم الاجرا شدن ضmann جدید، روش های مربوط به اصلاحیه های مفاد این پروتکل اجرا می گردد.

ماده ۲۳: ارتباط بین پروتکل و کنوانسیون

این پروتکل در بین اعضای متعاهد به این پروتکل که اعضای متعاهد به کنوانسیون نیز هستند، جایگزین کنوانسیون خواهد شد.

ماده ۲۴: امضاء تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق

الف) این پروتکل، برای امضای هر دولتی در مراکز سازمان، از تاریخ ۱ آوریل ۱۹۹۷ تا ۳۱ مارس ۱۹۹۸ میلادی (۱۲ فروردین ۱۳۷۲ تا ۱۱ فروردین ۱۳۷۳ هجری شمسی) مفتوح خواهد بود و پس از آن به منظور الحاق سایر کشورها مفتوح خواهد ماند.

ب) کشورها به واسطه انجام اعمال ذیل می توانند اعضای متعاهد این پروتکل شوند:

۱- امضایی که مشروط به تصویب، پذیرش یا تأیید نباشد، یا

۲- امضای مشروط به تصویب، پذیرش یا تأیید که به دنبال آن تصویب، پذیرش یا تأیید انجام گیرد و یا

۳- الحاق

ج) تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق می‌بایست از طریق تودیع يك سند نزد دبیرخانه، که موجد چنین شرایطی باشد، صورت پذیرد.

ماده ۲۵: لازم الاجرا شدن

الف) این پروتکل در سی امین روز بعد از تاریخ های زیر لازم الاجرا خواهد شد:

۱- حداقل ۲۶ کشور، رضایت خود را برای التزام به این پروتکل مطابق با ماده ۲۴، صراحتاً اعلام نموده باشند.

۲- حداقل ۱۵ عضو متعهد به کنوانسیون جزو دولت های اشاره شده در پاراگراف الف-۸ فوق باشند.

ب) این پروتکل برای هر کشوری که رضایت خود را در قبال التزام به آن، مطابق باماده ۲۴، پس از تاریخ ذکر شده در پاراگراف ۱ فوق، صراحتاً اظهار نموده باشد، در سی امین روز بعد از اظهار رضایت صریح آن کشور، لازم الاجرا خواهد شد.

ماده ۲۶: دوره گذار

۱- هر کشوری که تا قبل از ۳۱ دسامبر ۱۹۹۶، عضو متعهد کنوانسیون نشده باشد و رضایت خود را برای التزام به این پروتکل، تا پیش از لازم الاجرا شدن آن یا ظرف مدت ۵ سال پس از لازم الاجرا شدن آن اعلام کند می‌تواند در زمانی که رضایت خود را صراحتاً اعلام می‌کند، دبیر کل را مطلع سازد که بنابر دلایل ذکر شده در این اعلامیه، برای يك مدت گذار که نمی‌بایست از مدت زمان ذکر شده در بند ۴ بیشتر شود، قادر به تطابق با برخی مفاد مشخص از این پروتکل به جز آنهایی که در بند ۲ ذکر شده است، نخواهد بود.

۲- هر اعلامیه ای که در چارچوب بند فوق صادر گردد نباید تعهدات عضو متعهد پروتکل در مورد سوزاندن در دریا یا دفع زایدات رادیواکتیو یا دیگر مواد رادیواکتیو را تحت تأثیر قرار دهد.

۳- هر عضو متعهد پروتکل که در چارچوب بند ۱ به دبیر کل اعلام نموده است برای مدت گذار مشخصی قادر به تطابق با بخشی از یا کل ماده ۴-الف-۱ و ۴-الف-۲ ماده ۹ پروتکل نمی‌باشد، در هر صورت می‌بایست طی مدت گذار از دفع مواد زاید یا دیگر موادی که برای آنها مجوز صادر شده است، ممانعت بعمل آورد و کلیه مساعی خود را در راستای اتخاذ تدابیر اداری یا قانونگذاری به منظور حصول اطمینان از صدور مجوزها و تطابق شرایط آنها با مفاد ضمیمه ۲ بکار گیرد و دبیر کل را نسبت به صدور هر مجوزی آگاه نماید.

۴- مدت دوره گذار که در چارچوب بند ۱ طی اعلامیه ای مشخص شده است، نباید بیشتر از ۵ سال بعد از اینکه چنین اعلامیه ای تنفیذ شد، ادامه پیدا کند.

۵- اعضای متعاهدی که در چارچوب بند ۱، اعلامیه ای صادر نموده اند، می‌بایست به اولین اجلاس اعضای متعاهد که پس از تودیع سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق آنها تشکیل می‌شود، به منظور تطابق کامل با این پروتکل، یک برنامه و جدول زمان بندی به همراه درخواست خود درخصوص همیاری و همکاری فنی مطابق ماده ۱۳ این پروتکل، تسلیم نمایند.

۶- اعضای متعاهدی که در چارچوب بند ۱ اعلامیه صادر نموده اند می‌بایست طی دوره گذار، دستورالعمل‌ها و مکانیسم‌های لازم برای اجرا و پایش برنامه‌های ارائه شده در راستای تطابق کامل با پروتکل را تبیین نمایند. اعضای متعاهد می‌بایست گزارش پیشرفت میزان تطابق برای اقدامات مشخص را به کلیه جلسات اعضای متعاهد که طی دوره گذار آنها تشکیل می‌شود، تسلیم نمایند.

ماده ۲۷: کناره گیری

۱- هر عضو متعاهد می‌تواند در هر زمان، بعد از گذشت ۲ سال از تاریخی که این پروتکل برای آن عضو متعاهد لازم الاجرا می‌شود، از این پروتکل کناره گیری نماید.

۲- کناره گیری باید با تودیع سند کناره گیری به دبیر کل انجام شود.

۳- کناره گیری، یکسال بعد از دریافت سند کناره گیری توسط دبیر کل یا مدت زمان طولانی‌تر که ممکن است در سند مشخص شده باشد، قطعی می‌گردد.

ماده ۲۸: مقام امین

الف) این پروتکل بایستی نزد دبیر کل تودیع گردد.

ب) افزون بر وظایف مشخص شده در بند ۵ ماده ۱۰، بند ۵ ماده ۱۶، بند ۴ ماده ۲۱، بند ۵ ماده ۲۲ و بند ۵ ماده ۲۶، دبیر کل باید:

۱- همه دولتهایی که این پروتکل را امضا کرده اند یا به آن ملحق شده اند را نسبت به این موارد مطلع گرداند:

۱-۱- هر امضای جدید یا تودیع سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق، به همراه تاریخ آن

۲- تاریخ لازم الاجرا شدن این پروتکل و

۳- تودیع هر سند کناره گیری از پروتکل به همراه تاریخ قطعی شدن کناره گیری

۴- ارسال رونوشت تأیید شده پروتکل به همه دولتهایی که این پروتکل را امضا کرده اند یا به آن ملحق شده اند.

۵- به محض لازم الاجرا شدن این پروتکل، باید یک نسخه تأیید شده صحیح از آن، توسط دبیرکل، برای دبیرخانه سازمان ملل متحد به منظور ثبت و انتشار مطابق ماده ۱۰۲ منشور ملل متحد ارسال گردد.

ماده ۲۹: متن های معتبر

نسخه اصلی این پروتکل که به زبان های عربی، چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی، اسپانیایی، است و به يك اندازه معتبر می باشد، در هفتمین روز از نوامبر ۱۹۹۶ در لندن تنظیم گردید.

بنابه مراتب فوق، امضاکنندگان تام الاختیار زیر که از طرف دولتهای متبوع خود در این خصوص دارای اختیار کامل می باشند، این پروتکل را امضا نمودند.

ضمیمه ۱: مواد زاید یا دیگر موادی که ممکن است دفع شوند

الف) بر اساس مفاد پروتکل ۱۹۹۶ لندن، دفع مواد زائد یا دیگر مواد غیر از آنچه در ضمیمه ۱ این پروتکل آمده است، غیر مجاز می باشد. بر اساس ضمیمه ۱ پروتکل، مواد زاید یا مواد دیگری که دفع آنها با در نظر گرفتن الزامات این پروتکل (ماده ۲ و ۳) مجاز می باشد، عبارتند از:

۱- مواد حاصل از لایروبی

۲- لجن فاضلاب

۳- زایدات شیلاتی یا مواد حاصل از عملیات فراوری صنعتی ماهی

۴- کشتی ها، سکوها یا دیگر سازه های ساخته دست بشر

۵- مواد معدنی با منشاء زمین شناختی

۶- مواد آلی با منشاء طبیعی

۷- اجسام حجیم شامل آهن، فولاد، سیمان و همچنین مواد غیر مضر مشابه که تأثیر

فیزیکی آنها، حائز اهمیت بوده و اهمیت آنها به شرایط محل تولید آنها، به

عنوان مثال جزایر جدا افتاده ای که دسترسی عملی به سایر گزینه ها به جز

دفع در دریا ندارند محدود می شود و

۸- جریان دی اکسید کربن به منظور مهار و ذخیره سازی در دریا.

ب) دفع مواد زاید و دیگر موادی که در پاراگراف های الف-۴ و الف-۷ لیست شده اند، مجاز

می باشد، مشروط بر این که آن دسته از ترکیبات آنها که دارای قابلیت شناور شدن هستند، همچنین

ترکیباتی که می توانند در آلودگی محیط زیست دریایی نقش داشته باشند، تا حد امکان از آنها حذف

شده باشد و مشروط بر اینکه دفع آنها مانع جدی ای برای صیادی یا دریانوردی ایجاد نکند.

ج) بدون نقض موارد فوق، چنانچه مواد لیست شده در پاراگراف های الف-۱ تا الف-۷ حاوی

مقادیر رادیواکتیو بیشتر از حداقل «مواد رادیواکتیو» که از سوی آژانس بین المللی انرژی اتمی

تعریف شده و به تأیید اعضای متعاهد رسیده است، باشد، دفع آنها مجاز نیست. از تاریخ ۲۰ فوریه

سال ۱۹۹۹ تا مدت ۲۵ سال بعد و پس از آن به فواصل ۲۵ سال یک بار اعضای متعاهد می بایست با

در نظر گرفتن سایر عواملی که از سوی اعضای متعاهد مناسب تشخیص داده می شود، همچنین

ضوابط دفع این گونه مواد، براساس رویه های منظور شده در ماده ۲۲، مطالعات علمی را درخصوص کلیه مواد زاید رادیواکتیو و سایر مواد رادیواکتیو به جز مواد زاید یا دیگر مواد رادیواکتیو با سطح بالا به انجام رسانند.

ضمیمه ۲: ارزیابی مواد زاید یا دیگر مواد مورد تقاضای دفع
کلیات

۱- تأیید انجام عمل دفع، تحت شرایط معین، رافع تعهدات مربوط به این ضمیمه درخصوص تلاش در جهت کاهش لزوم انجام عمل دفع نمی باشد.
ممیزی جلوگیری از ایجاد مواد زاید
۲- اولین مرحله در ارزیابی گزینه های جایگزین دفع، باید به نحو مقتضی، شامل ارزیابی موارد زیر باشد:

۱- نوع، مقدار و خطر نسبی زایدات تولید شده
۲- جزئیات فرآیند تولید و منابع زایدات، حین آن فرآیندها
۳- امکان سنجی روش ها و تکنیک های فنی ذیل جهت کاهش و جلوگیری از ایجاد مواد زاید

۱- تغییر فرمولاسیون محصول

۲- تکنولوژی های تولید پاک

۳- اصلاح فرآیند

۴- جایگزین نمودن ورودی

۵- بازیافت یا حلقه بسته در محل

۳- در شرایط کلی، چنانچه ممیزی انجام گرفته نشان دهد که راهکارهایی برای جلوگیری از ایجاد مواد زاید در منبع وجود دارد، انتظار می رود متقاضی با همکاری نهادهای محلی و ملی مربوطه، راهبرد جلوگیری از ایجاد مواد زاید را تنظیم و اجرا نماید، که این راهبرد در برگیرنده اهداف معینی برای کاهش مواد زاید و تمهیداتی برای ممیزی های بعدی جلوگیری از تولید مواد زاید به منظور حصول اطمینان از دستیابی به این اهداف می باشد. صدور مجوز یا تصمیمات مربوط به تمدید آن، می بایست تطابق یا مقتضیات کاهش و جلوگیری از ایجاد مواد زاید را تضمین نماید.

۴- برای مواد حاصل از لایروبی و لجن فاضلاب، هدف مدیریت مواد زاید باید شناسایی و کنترل منابع آلودگی باشد.

این مورد با اجرای استراتژی های جلوگیری از ایجاد زایدات میسر می شود و مستلزم همکاری و تشریک مساعی بین نهادهای ملی و محلی مرتبط ذی ربط که به کنترل منابع آلودگی

متمرکز و غیر متمرکز اشتغال دارند می‌باشد. تا زمان دستیابی به این هدف، مشکلات ناشی از آلودگی مواد حاصل از لایروبی می‌تواند به واسطه به کارگیری روش های فنی مدیریت دفع در دریا، یا دفع در خشکی حل شود.

بررسی روش های مدیریت مواد زاید (ملاحظات مربوط به گزینه های مدیریت پسماند)
تقاضای دفع زایدات یا دیگر مواد باید نشان دهد که سلسله مراتب زیر درخصوص مدیریت مواد زاید، به نحو مناسبی مورد ملاحظه قرار گرفته است. این سلسله مراتب بیانگر روند افزایش پیامد زیست محیطی می‌باشد.

۱- استفاده مجدد

۲- بازیافت خارج از محل

۳- تخریب اجزای اصلی خطرناک

۴- پردازش به منظور کاهش یا حذف اجزای اصلی خطرناک

۵- دفع در خشکی، در هوا و در آب

۶- در صورتی که مقامات صادرکننده مجوز تعیین کنند که گزینه های مناسبی درخصوص استفاده مجدد، بازیافت یا پردازش مواد زاید بدون بروز خطر برای سلامت انسان یا محیط زیست یا ایجاد هزینه های نامناسب وجود دارد، مجوز دفع مواد زاید یا دیگر مواد، مردود خواهد شد. عملی بودن دیگر روش های دفع می‌بایست ضمن ارزیابی ریسک قیاسی که در برگیرنده روش دفع مواد زاید و دیگر روش های ممکن باشد، بررسی گردد.

ویژگی های فیزیکی، شیمیایی، بیولوژیکی

۷- تشریح جزئیات مربوط به ویژگی ها و مشخصات مواد زاید، پیش شرط اساسی برای در نظر گرفتن روشهای جایگزین دفع و همچنین مبناي اتخاذ تصمیم درخصوص اینکه آیا يك ماده زاید می‌تواند دفع شود یا خیر می‌باشد. چنانچه مشخصات يك ماده زاید به گونه ای ناکافی ارائه شده باشد که ارزیابی مناسب درخصوص پیامدهای احتمالی حاصل از دفع آنها بر سلامت انسان و محیط زیست امکان پذیر نباشد، ماده زاید نمی‌بایست دفع گردد.

۸- برای توصیف ویژگیهای مواد زاید و اجزای اصلی آن ، باید موارد ذیل مدنظر قرار گیرد:

۱- منشاء، منبع و مقدار کل، شکل و میانگین ترکیبات

۲- خصوصیات، فیزیکی، شیمیایی، بیولوژیکی و بیوشیمیایی

۳- سمیت

۴- پایداری فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی و

۵- تجمع پذیری و انتقال پذیری زیستی در مواد بیولوژیکی یا رسوبات

(لیست عمل)

۹- هر عضو متعاهد می‌بایست در سطح ملی نسبت به تهیه مکانیسمی برای ارزیابی مواد زاید مورد تقاضای دفع و اجزای تشکیل دهنده آنها براساس پیامدهای احتمالی حاصل از دفع این مواد در سلامت انسان و محیط زیست دریایی اقدام نمایند.

برای انتخاب موادی که در فهرست مذکور لحاظ می‌گردند، اولویت می‌بایست به مواد سمی، ترکیبات پایدار و تجمع پذیر حاصل از بهره برداری‌ها و فعالیت‌های انسانی (مانند کادمیوم، جیوه، هیدروکربن‌های نفتی، آرسنیک، سرب، مس، روی، بریلیوم، کروم، نیکل و وانادیم، ترکیبات سیانیدها، فلوراید‌ها و حشره کش‌ها یا ترکیبات آنها غیر از ارگانو هالوژنها) داده شود. «فهرست مقادیر مجاز آلاینده‌ها برای دفع» در سطح ملی همچنین می‌تواند به عنوان مکانیسم آغازگر و محرک برای ملاحظات و بررسی‌های بعدی جلوگیری از مواد زاید، مورد استفاده قرار گیرد.

۱۰- لیست عمل در سطح ملی، می‌بایست یک حد بالایی و یک حد پایینی را مشخص نماید. حد بالایی باید بگونه‌ای تعیین شود که از پیامدهای حاد یا مزمن بر سلامت انسان یا موجودات دریایی حساس که نماینده اکوسیستم دریایی هستند، جلوگیری نماید. نتیجه بکارگیری لیست مذکور در سطح ملی، طبقه بندی مواد زاید در سه دسته می‌باشد:

۱- مواد زایدی که حاوی ترکیبات خاصی هستند یا موجب بروز پاسخ‌های بیولوژیکی می‌گردند، چنانچه میزان آلاینده‌ها در این دسته از مواد زاید از حد بالایی تعیین شده بیشتر باشد، این مواد نمی‌بایست دفع شوند مگر اینکه با استفاده از فرایندهای

روش‌های فنی مدیریت، دفع آنها مورد تأیید واقع شود،

۲- مواد زایدی که حاوی ترکیبات خاصی هستند، یا موجب بروز پاسخ‌های بیولوژیکی می‌گردند، چنانچه میزان آلاینده‌ها در این دسته از مواد زاید از حد پایینی تعیین شده کمتر باشد، دفع این مواد اثر ناچیزی بر محیط زیست خواهد داشت و

۳- مواد زایدی که شامل ترکیبات خاصی هستند یا موجب بروز پاسخ‌های بیولوژیکی می‌گردند، چنانچه میزان آلاینده‌ها در این دسته از مواد زاید از حد بالایی تعیین شده کمتر ولی از حد پایینی تعیین شده بیشتر باشد، پیش از تعیین

مناسب بودن این مواد برای دفع، لازم است ارزیابی جزئی تر در مورد آنها انجام شود.

مکان یابی- دفع

۱۱- اطلاعات مورد نیاز برای انتخاب محل دفع، می‌بایست شامل موارد زیر باشد:

۱- خصوصیات فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی ستون دریا و بستر دریا،
۲- محل تسهیلات رفاهی (مراکز تفریحی) ارزش ها و دیگر استفاده ها از دریا در منطقه موردنظر،

۳- ارزیابی اختلاط ناشی از جریاناتی که در اثر دفع در ارتباط با اختلاط جریانات موجود در محیط زیست دریایی ایجاد می‌شوند و

۴- امکان سنجی عملیاتی و اقتصادی

ارزیابی پیامدهای احتمالی

۱۲- ارزیابی پیامدهای احتمالی می‌بایست منجر به تنظیم عبارتی درخصوص عواقب پیش بینی شده ناشی از بکارگیری روش های دفع در دریا یا خشکی گردد، به عنوان مثال «پیش بینی پیامد». این اظهار مبنایی برای تصمیم گیری درخصوص تأیید یا رد روش دفع پیشنهاد شده و همچنین برای تعیین الزامات پایش محیط زیست می‌باشد.

۱۳- طی ارزیابی برای دفع باید ترکیبی از اطلاعاتی در مورد خصوصیات مواد زاید، شرایط محل های دفن پیشنهادی، اختلاط جریان ها و روش های فنی پیشنهادی برای دفع یکپارچه شوند و پیامدهای احتمالی بر سلامت و حیات بشر، منابع زنده، امکانات رفاهی و دیگر استفاده های قانونی از دریا را مشخص کند. ارزیابی بایستی ماهیت مقیاس های زمانی و مکانی و مدت زمان پیامدهای پیش بینی شده را براساس فرضیه های محافظه کارانه منطقی تعیین نماید.

۱۴- تحلیل هریک از گزینه های دفع می‌بایست ضمن ارزیابی قیاسی با در نظر گرفتن مواردی از قبیل ، خطرات برای سلامت انسان، هزینه های زیست محیطی، مخاطرات (شامل تصادفات)، اقتصاد و استثنائات برای استفاده های آینده صورت پذیرد. چنانچه این ارزیابی نشان دهد که اطلاعات کافی برای تعیین پیامدهای احتمالی روش دفع پیشنهادی موجود نمی‌باشد، این گزینه دیگر در نظر قرار نخواهد گرفت. بعلاوه، چنانچه تفسیر ارزیابی قیاسی نشان دهد روش دفع چندان مرجع نیست، مجوز دفع صادر نمی‌گردد .

۱۵- نتیجه هر ارزیابی می‌بایست عبارتی درخصوص تأیید تصمیمی مبنی بر صدور یا عدم صدور مجوز دفع باشد.

پایش

۱۶- به منظور حصول اطمینان از رعایت شرایط مجوز، پایش تطابق و اطمینان از اینکه پایش بینی های صورت گرفته در حین بازنگری مجوز و فرایند انتخاب محل دفن صحیح بوده و برای حفاظت محیط زیست و سلامت انسان کافی می باشد و همچنین پایش میدانی انجام می گیرد، پایش میدانی ضروری است. چنین برنامه های پایشی دارای اهداف تعریف شده واضحی باشند.

مجوز و شرایط مجوز ها

۱۷- تصمیم درخصوص صدور مجوز تنها زمانی گرفته می شود که کلیه ارزیابی پیامدها، بصورت کامل انجام گرفته و الزامات پایش تعریف شده باشد. مقادیر مجوز می بایست تا جایی که عملی است تضمین کننده آن باشد که اختلافات زیست محیطی و مضرات به حداقل رسیده و فواید حداکثر می باشد. هر مجوز صادره می باید شامل داده ها و اطلاعات مشخص کننده موارد ذیل باشد:

۱- انواع و منابع موادی که دفع می شوند.

۲- موقعیت محل دفع

۳- روش دفع و

۴- الزامات گزارش دهی و پایش

۱۸- مجوزها می بایستی در مقاطع معینی با در نظر گرفتن نتایج حاصل از پایش و اهداف برنامه های پایش بازنگری شوند. بازنگری نتایج حاصل از پایش نشان می دهد آیا برنامه های میدانی نیاز به ادامه دادن، بررسی مجدد و بازنگری یا اختتام دارد و همچنین به تصمیمات مبتنی بر اطلاعات مربوط به تداوم، تغییر یا لغو مجوزها تسری می یابد. این موضوع مکانیسم بازخوردی مهمی را برای حفاظت از سلامت انسان و محیط زیست دریایی فراهم می نماید.

ضمیمه ۳ : آیین داورى

ماده ۱

- ۱- دیوان داورى (از این پس دیوان نامیده می‌شود) حسب درخواست هریک از اعضاي متعاهد به طرفیت عضو دیگر متعاهد، مطابق ماده ۱۶ این پروتکل تشکیل می‌گردد. درخواست داورى می‌بایست شامل خلاصه ای از موضوع و مدارك پشتیبان آن باشد.
- ۲- عضو متعاهد متقاضی می‌بایست دبیر کل را نسبت به موارد ذیل مطلع گرداند:

۱- درخواست وی برای داورى

- ۲- مفاد این پروتکل ، تفسیر یا کاربرد آنها که به نظر وی موضوع اختلاف می‌باشد.
- دبیر کل می‌بایست اطلاعات مربوطه را به تمامی اعضاي متعاهد منتقل نماید.

ماده ۲

- ۱- دیوان از یک داور منفرد، چنانچه بین طرفین اختلاف طی مدت سی روز از تاریخ دریافت درخواست داورى توافق شود، تشکیل می‌گردد.
- ۲- در صورت فوت، ناتوانی یا قصور داور، طرفین اختلاف ممکن است درخصوص جایگزینی وی طی مدت سی روز از تاریخ فوت، ناتوانی یا قصور توافق نمایند.

ماده ۳

- ۱- در صورتی که طرفین اختلاف درخصوص دیوان، مطابق ماده ۲ این ضمیمه توافق ننمایند، دیوان در ۳ مصوبه شرح ذیل تشکیل می‌گردد:

۱-یک داور که از سوی هریک از طرفین اختلاف معرفی می‌گردد و

۲-یک داور سوم که به واسطه توافق نامه ای بین دو داور اول معرفی می‌گردد و به عنوان رئیس عمل می‌نماید.

۳-چنانچه رئیس دیوان طی مدت سی روز از تاریخ معرفی داور دوم انتخاب نگردد، طرفین اختلاف حسب درخواست یکی از طرفین می‌بایست ظرف سی روز بعدی، فهرستی مشتمل بر اشخاص صالح را به دبیر کل تسلیم نمایند. دبیر کل می‌بایست در اسرع وقت رئیس را از این فهرست انتخاب نماید. دبیر کل نمی‌بایست رئیسی را انتخاب نماید که تابعیت یکی از طرفین اختلاف را داشته یا دارا باشد مگر با توافق طرف دیگر اختلاف.

۴-اگر یکی از طرفین اختلاف نتواند مطابق بند ۱ و ۲ طی مدت ۶۰ روز از تاریخ دریافت تقاضای داورى يك داور معرفی نمایند، طرف دیگر ممکن است تقاضا نماید فهرست توافق شده ای از اشخاص صالح طی مدت سی روز به دبیر کل تسلیم گردد. دبیر کل می‌بایست در اسرع وقت رئیس دیوان را از این فهرست انتخاب نماید. سپس، رئیس از طرفی که داور معرفی نموده است درخواست می‌کند که نسبت به انتخاب داور اقدام نماید. چنانچه ظرف ۱۵

روز پس از تاریخ چنین درخواستی يك داور معرفی ننماید، دبیر كل حسب درخواست رئیس، داور را از فهرست توافق شده اشخاص صالح انتخاب می‌کند.

۵- در صورت فوت، ناتوانی یا قصور يك داور، طرف اختلاف كه داور را معرفی نموده می‌بایست طی مدت سی روز از تاریخ فوت، ناتوانی یا قصور، جایگزینی را معرفی نماید. چنانچه طرف، داور جایگزین را معرفی نماید، داوری با بقیه داوران ادامه خواهد یافت. در صورت فوت، ناگهانی یا قصور رئیس يك جایگزین مطابق الزامات بند ۱-۲ و ۲ طی مدت ۹۰ روز از تاریخ فوت ناتوانی یا قصور معرفی می‌گردد.

۶- فهرستی از داوران توسط دبیر كل نگهداری می‌گردد و شامل اشخاص صالح معرفی شده توسط اعضای متعاهد می‌باشد. هر يك از اعضای متعاهد می‌بایست ۴ نفر را برای درج در فهرست انتخاب نماید كه لزوماً نمی‌بایست تابعیت عضو متعاهد را داشته باشند. چنانچه طرفین اختلاف طی مدت زمان معین نتواند فهرست توافق شده اشخاص صالح را بگونه ای كه در بند های ۲، ۳ و ۴ ذكر شد، به دبیر كل تسلیم نمایند، دبیر كل از فهرستی كه خود نگهداری می‌کند داور یا داورانی را كه هنوز معرفی نشده اند، انتخاب می‌نماید.

ماده ۴

دیوان ممكن است دعوی متقابلی را كه بطور مستقیم از موضوع اختلاف ناشی می‌گردد، استماع نموده و حكم صادر نماید.

ماده ۵

هر يك از طرفین اختلاف مسئول تأمین هزینه های مربوط به آماده ساختن پرونده خود می‌باشد. دستمزد اعضای دیوان و کلیه هزینه های عمومی مربوط به داوری می‌بایست بطور مساوی بین طرفین اختلاف تقسیم گردد. دیوان، سوابق کلیه هزینه ها را نگهداری می‌نماید و می‌بایست يك توضیح نهایی درخصوص آن برای طرفین ارسال دارد.

ماده ۶

هر يك از اعضای متعاهد كه دارای نفعی یا ماهیت حقوقی هستند و ممكن است به واسطه تصمیم داوری تحت تأثیر قرار گیرد، می‌توانند پس از صدور اعلان کتبی به طرفین اختلاف كه رویه داوری را آغاز نموده اند، با رضایت دیوان و به هزینه خود در مراحل داوری مداخله نمایند. فرد مداخله کننده حق دارد مدارك توضیحات و مباحث شفاهی مرتبط با مسائلی كه دلیل مداخله وي در داوری می‌باشد را مطابق رویه تبیین شده در ماده ۷ این ضمیمه ارایه نماید. لیکن درخصوص تعیین ترکیب دیوان حقی ندارد.

ماده ۷

دیوانی كه در چارچوب الزامات این ضمیمه تشکیل می‌گردد، در خصوص آیین حاكم بر داوری، منحصرأ تصمیم گیری خواهد نمود.

ماده ۸

- ۱- غیر از مواردی که دیوان دارای یک داور می‌باشد، تصمیمات دیوان درخصوص آیین رسیدگی، محل جلسات و هر سؤالی که بدو درخصوص موضع اختلاف مطرح گردد، به واسطه اکثریت آرای اعضای دیوان صورت می‌پذیرد. در هر صورت، غیبت یا امتناع از رأی دادن هر یک از اعضای دیوان که توسط طرفین اختلاف معرفی شده اند، نمی‌بایست مانعی برای تصمیم‌گیری دیوان ایجاد نماید. در صورت آرای مساوی، رأی رئیس دیوان تعیین‌کننده می‌باشد.
- ۲- طرفین اختلاف می‌بایست انجام کار را برای دیوان تسهیل نموده و بخصوص مطابق قانون داخلی خود با بکارگیری کلیه ابزار در اختیارشان یعنی:
 - ۱- کلیه مدارک و اطلاعات ضروری را به دیوان ارائه نمایند.
 - ۲- امکانات موردنیاز را برای ورود دیوان به قلمرو خود، استماع شهود یا نظریه کارشناسان و مشاهده صحنه فراهم نمایند.
- ۳- قصور هر یک از طرفین اختلاف درخصوص تطابق با مفاد بند ۲-۱ و ۲-۲ این ماده نمی‌بایست مانع تصمیم‌گیری و صدور رأی دیوان گردد.

ماده ۹

- ۱- دیوان می‌بایست طی مدت ۵ ماه از تاریخ تشکیل، رأی صادر نماید مگر اینکه دیوان تشخیص دهد این مدت برای ۵ ماه دیگر تمدید شود. رأی دیوان می‌بایست به همراه یک بیانیه درخصوص دلایل اخذ چنین تصمیمی صادر گردد. رأی دیوان، قطعی و بدون استیناف می‌باشد و می‌بایست دبیر کل جهت اعلان به دیگر اعضای متعاقد ابلاغ شود. طرفین اختلاف لازم می‌باشند فوراً مطابق رأی دیوان عمل نمایند.

ANNEX

Table 1: Information on reports provided on activities in 2005

Received by the Secretariat as at 10 March, 2008 - includes dumping activities in internal waters

COUNTRY	Number of Permits	No Information Supplied	COUNTRY	Number of Permits	No Information Supplied
AFGHANISTAN		X	LUXEMBOURG		X
ANGOLA (1)		X	MALTA		X
ANTIGUA/BARBUDA		X	MEXICO	39	
ARGENTINA		X	MONACO		X
AUSTRALIA	39		MOROCCO		X
AZERBAIJAN		X	NAURU		X
BARBADOS	NIL		NETHERLANDS	6	
BELARUS		X	NEW ZEALAND	4	
BELGIUM	NIL		NIGERIA		X
BOLIVIA		X	NORWAY	69	
BRAZIL	13		OMAN		X
CANADA	98		PAKISTAN		X
CAPE VERDE		X	PANAMA		X
CHILE	2		PAPUA NEW GUINEA		X
CHINA	507		PERU		X
COSTA RICA		X	PHILIPPINES		X
COTE D'IVOIRE		X	POLAND	19	
CROATIA		X	PORTUGAL	11	
CUBA		X	REPUBLIC OF KOREA		X
CYPRUS		X	RUSSIAN FEDERATION		X
DEM. REP. CONGO		X	SAINT LUCIA		X
DENMARK	14		ST. KITTS AND NEVIS (1)		X
DOMINICAN.REP.		X	ST. VINCENT AND THE GRENADINES		X
EGYPT	4		SEYCHELLES		X
EQUATORIAL GUINEA		X	SERBIA AND MONTENEGRO (2)		X
FINLAND		X	SLOVENIA		X
FRANCE	56		SOLOMON ISLANDS		X
GABON		X	SOUTH AFRICA	8	
GEORGIA (1)		X	SPAIN	81	
GERMANY	26		SURINAME		X
GREECE		X	SWEDEN	5	
GUATEMALA		X	SWITZERLAND		X
HAITI		X	TONGA		X
HONDURAS		X	TRINIDAD AND TOBAGO (1)		X
HUNGARY	NIL		TUNISIA		X
ICELAND	9		UKRAINE		X
IRAN	4		UNITED ARAB EMIRATES		X
IRELAND	6		UNITED KINGDOM	119	
ITALY	4		UNITED STATES	28	
JAMAICA	NIL		VANUATU	NIL	
JAPAN	10		(CAMBODIA) (3)	1	
JORDAN		X	HONG KONG (CHINA) (4)		X
KENYA		X	TOTAL	1,182	
KIRIBATI		X	Contracting Parties not reporting: (5)		55
LIBYA		X			

(1) Countries are Party to the London Protocol only

(2) Formerly reported under Yugoslavia

(3) Not Party to the Convention or Protocol

(4) China ratification is effective in respect of Hong Kong, which is, however, reporting independently

(5) Total number of Parties to the Convention and its Protocol in 2005 was 85

General Permits issued in 2005 for disposal at sea

Table 2.1 East Atlantic and adjacent waters (Northern and North Western Europe and Africa)

Country	Type of waste	Number permits issued	Quantity licensed (in tonnes) ^{2/}					Location of site ^{1/, 8/}
			Atlantic Ocean	North Sea	English Channel	Irish Sea	Other Areas	
BELGIUM	Dredged material ^{3/, 4/}	0		7,886,233			20,616,012	Map 1
DENMARK	Dredged material ^{3/}	14		TBA			TBA	Baltic Sea
EGYPT	Dredged material ^{5/}	3					2,138,833	Mediterranean Sea
	Bulky material							
	Hollow iron scrap metal	1						
FRANCE	Dredged material ^{3/}	55	11,730,310		15,141,170		138,832	Map 3
GERMANY	Dredged material ^{3/}	26		20,966,237				Map 4
ICELAND	Dredged material ^{3/}	9	353,080				104,761	Map 5
IRELAND	Dredged material ^{3/}	6	131,840			834,541		Map 6
ITALY	Dredged material	4					169,390	Map 7
NETHERLANDS	Dredged material ^{3/, 6/}	6		12,943,947				Map 8
NORWAY	Dredged material ^{3/}	55		780			1,050,797	Map 9
	Inert material ^{3/}	14		584,995			272,242	
POLAND	Dredged material ^{9/}	19					1,553,384	Baltic Sea
PORTUGAL	Dredged material ^{3/}	11	2,576,800					Map 10
SPAIN	Dredged material ^{5/}	12	2,294,692				2,398,059	Map 11
SWEDEN	Dredged material ^{3/}	4					170,400	Kattegat
UNITED KINGDOM	Dredged material ^{9/}	117	677,760	17,225,283	2,743,131	10,392,082		Map 12

^{1/}Figures refer to Maps in Appendix and to dumpsite codes indicated in these maps (not included in draft)

^{2/}Dumped amount in tonnes dry-weight, unless otherwise indicated.

^{3/}Data from OSPAR Commission (2007): *Dumping of wastes at sea in 2005*.

^{4/5} Permits were issued in 2004, valid for 2 years (01.04.04 to 31.03.06).

^{5/}Dumped amount in cubic meters (V) and unless specified, converted to tonnes dry-weight by 1.3 x V.

^{6/}Permits issued for dumping of dredged materials in National Waters are numerous and are only taken into in total quantity.

^{7/} Permits issued under Annex 5 of the Helsinki Convention (submitted to HELCOM)

^{8/}Additional information on Other Areas:

(France): Mediterranean Sea (2 sites);

(Iceland): Denmark Strait and Norwegian Sea; and

(Norway): Oslofjord, Norwegian Sea, Skagerrak and Barents Sea.

^{9/}Tonnes wet weight

Table 2.1a North East Atlantic and adjacent waters (details on dumping carried out by Belgium, France, Iceland, Ireland and United Kingdom), 2005

Country	Type of waste	Number permits issued	Quantity licensed (in tonnes) ^{2/}					Location of site ^{1/}
			Atlantic Ocean	North Sea	English Channel	Irish Sea	Other Areas	
BELGIUM	Dredged material							
	Maintenance dredging 3/, 4/			7,886,233				
	Maintenance dredging 3/, 5/						20,616,012	Map 1, Scheldt Estuary
FRANCE	Dredged material							
	Capital dredging	1			25,468			
	Maintenance dredging	48	20,832,300	3,553,800	24,226,432		248,300	
ICELAND	Dredged material							
	Capital dredging	8	311,966				104,761	Map 5
	Maintenance dredging	1	41,114				0	
IRELAND	Dredged material							
	Capital dredging	1	67,193			109,869		Map 6
	Maintenance dredging	7	64,647			724,672		
SPAIN	Dredged material							
	Capital dredging	7	221,803				0	Map 11
	Maintenance dredging	3	931,267				1,844,022	
	Capital and maintenance dredging	2	1,141,623				554,038	
UNITED KINGDOM	Dredged material							
	Capital and maintenance dredging 6/, 7/	6	677,760					Map 12
	Capital and maintenance dredging 6/, 7/	43		17,225,283				
	Capital and maintenance dredging 6/, 7/	47			2,743,131			
	Capital and maintenance dredging 6/, 7/	21				10,392,082		

^{1/}Figures refer to Maps in Appendix and to dumpsite codes indicated in these maps (not included in draft)

^{2/} Dumped amount in tonnes dry-weight.

^{3/5} Permits were issued in 2004, valid for 2 years (01.04.04 to 31.03.06)

^{4/} Dumped in Convention waters.

^{5/} Dumped in internal waters.

^{6/} Tonnes wet weight and includes permits in internal waters

^{7/}Some permits have disposal sites in both internal and Convention waters. In order to avoid double counting, these permits are only reported under Convention waters.

There were the following numbers of dredged material permits that also had an internal waters site: North Sea (1); English Channel (3); Irish Sea (3).

General Permits issued in 2005 for disposal at sea

Table 2.2 Indian Ocean, Western Pacific and adjacent waters (East Asia, Australasia)

Country	Type of waste	Number of permits issued	Quantity licensed (in tonnes) 2/				Location of site 1/
			South West Pacific	East Asian Seas	Indian Ocean	Other	
AUSTRALIA	Dredged material 3/	8	2,383,434		2,488,266	1,592,494	Arafura Sea and Bass Strait
CHINA	Dredged material 3/	507		250,588,000			
HONG KONG, CHINA	Dredged material Contaminated marine sediments 3/ Uncontaminated marine mud (mixed) 3/, 5/ Classified marine sediments 4/	TBA					
I. R. IRAN	Dredged material	4				1,499,940	Gulfs area and Caspian Sea
JAPAN	Dredged Material Organic material of natural origin Food processing Livestock Inert geological material Aluminium refining and construction works Sewage sludge Others Obsolete Explosives	1 3 1 2 2 1		4,086,652 235,390 11,528 2,476,669 769,757 242			Map 7
NEW ZEALAND	Dredged material 3/, 6/	1	13,000				
SOUTH AFRICA	Dredged material	7			5,980,000		Map 13

1/Figures refer to Maps in Appendix and to dumpsite codes indicated in these maps (not included in draft).

2/Amount in tonnes dry-weight or as indicated.

3/Amount in cubic meters (V) and unless specified, converted to tonnes dry-weight by 1.3 x V.

4/Dredged materials classified as: not exceeding lower chemical exceedance level (CEL); between lower and upper CEL, and exceeding upper CEL.

5/Includes stones, sands and general fill (all uncontaminated).

6/Additional nine permits issued before 2005. 2005 permit not exercised.

General Permits issued in 2005 for disposal at sea

Table 2.3: West Atlantic, Eastern Pacific and adjacent waters (North, Central, South America and Caribbean)

Country	Type of waste	Number of permits issued	Quantity licensed (in tonnes) ^{2/}				Location of site ^{1/, 8/}
			W Atlantic Ocean	E Pacific Ocean	Arctic seas	Other areas	
BRAZIL	Dredged material ^{3/}	13				5,374,637	SW Atlantic Ocean
CANADA	Dredged material	46	966,200	1,670,000			Map 2 - check
	Inert geological material ^{4/}	6		1,070,000			
	Fish waste	43	65,625		1,500		
	Vessels/Platforms	2	260	561			
	Organic material	1	200				
CHILE	Dredged material	2				2,000	SE Pacific Ocean
FRANCE (Overseas)	Dredged material	1				3,370	Caribbean Sea
MEXICO	Dredged material	13	3,968,341	1,035,580			Gulf of Mexico/Caribbean Sea
	Other materials						
	Mud and water-based testing residues	23	57,990				
UNITED KINGDOM	Vessels ^{5/}	1	1				52° 14'S, 58° 37' W; 40m depth
UNITED STATES	Dredged material ^{6/}	25	12,212,737	8,250,629		26,291,766	Gulf of Mexico
	Other materials						
	Human remains ^{7/}	1					Various

^{1/}Map figures, where appropriate, refer to Maps in Appendix and to dumpsite codes indicated (not included in draft).

^{2/}Dumped amount in tonnes dry-weight (i.e., dredged material).

^{3/}Dumped amount in cubic meters (V) and unless specified, converted to tonnes dry-weight by 1.3 x V.

^{4/}Also categorized as inert inorganic geological material.

^{5/}Guinea registered fishing vessel 'Elqui' scuttled in internal waters of the Falkland Islands after cleaning of oils and hazardous materials.

^{6/}General permit open for sea disposal of both cremated and non-cremated remains. Conditions apply.

^{7/}44 additional operations regulated by other means.

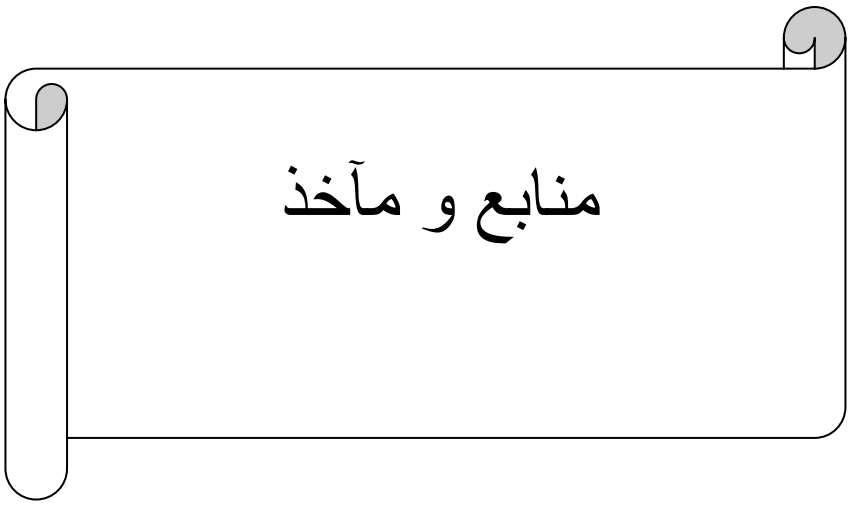
^{8/}Additional information on 'Other Areas': (France): 1 site in Reunion Port Ouest.

Table 3 Special Permits issued in 2005 for disposal at sea

C o u n t r y	T y p e o f w a s t e	N u m b e r of permits	L C Circular number	Q u a n t i t y or S i z e ¹⁾	G e o g r a p h i c a l a r e a	L o c a t i o n of s i t e ¹⁰⁾
A U S T R A L I A	Vessels	26		26	South West Pacific	Aratura Sea, Timor Sea, Coral Sea
	Material other than vessels	32		32	Indian Ocean	Timor Sea
M E X I C O	Human remains	1		4	Indian Ocean & South West Pacific	Tasman Sea, Great Australian Bight
	Vessels (Artificial Reefs)	1		15 MT		Pacific Ocean
	Concrete Structures (Artificial Reefs)	2		392 MT		Pacific Ocean
	Human remains	3		3		Pacific Ocean
N E W Z E A L A N D						
S O U T H A F R I C A	Vessels	1		2000 GWT		Map 13 at site SA/09
S P A I N	Vessels	32		32	North East Atlantic	
		37		37	Mediterranean Sea	
S W E D E N	Vessels	1		1		57° 59.2'N, 11° 31.7'E; 3,000m depth
	Vessels	1		1		50° 27.39'N, 000° 17.43'E; 42m depth
U N I T E D K I N G D O M	Vessels	1		1		Various
U N I T E D S T A T E S	Vessels, fishing and others	1		7	South Pacific	Various
	Solid/Liquid fish waste sludge	1		144 million gal.		14° 24.0'S, 170° 38.2'W; 3,000m depth, Map 14
(C A M B O D I A)	Spoilt cargo (corn)	1		0	Black Sea	

1)Quantity in tonnes unless otherwise indicated.
2)Expressed as total unit quantity rather than in tonnes.
3)One permit issued for artificial reef (ex-naval vessel); further 25 vessels were notified under Art 8.1 - force majeure.
4/ 32 pieces of steel spoils were notified under Art 8.1 - force majeure.
5)Vessel 20-40m, stripped of hazardous materials, to be used for diver training.
6/ Force majeure permit for dumping of Belgian fishing vessel ' Noordster Z122'
permit unused as vessel sank during tow.

7/ Placement for artificial reefs creation, mainly in internal waters and cleaned prior to scuttling.
8)Annual limit (limit of 200,000 gallons per day, via vessel - disposal site has radius of 1.5 nm (since 1998)).
9/Cambodia is not a Party to the Convention nor Protocol. Spoilt cargo was subsequently discharged in Yama (Bulgaria)
10)Map figures, where appropriate, refer to Maps in Appendix and to dumpsite codes indicated (not included in draft).



منابع و مأخذ

منابع و مآخذ

الف) کتب

- ۱- آقائي، بهمن، ۱۳۸۳، مجموعه مقالات حقوق بين الملل درياها و مسائل ايران، انتشارات گنج دانش
- ۲- انصاري، باقر، ۱۳۸۲، مجموعه مقالات نخستين همایش حقوق محیط زیست ایران، نشر برگ زیتون
- ۳- ببران، صدیقه، ۱۳۸۲، (ترجمه)، سند اجلاس جهانی توسعه پایدار ژوهانسبورگ ۲۰۰۲، کمیته ملی توسعه ملی پایدار- سازمان حفاظت محیط زیست
- ۴- بهمن، آقائي، ۱۳۸۵، حقوق بين الملل درياها، (ترجمه) انتشارات گنج دانش
- ۵- پورنوري، منصور، ۱۳۸۳، حقوق بين الملل درياها، جلد اول و دوم، انتشارات مهدحق
- ۶- پورنوري، منصور، حبیبی، محمد، ۱۳۸۴، حقوق بين ملل درياها، کنوانسیون حقوق دریا، (مصوب ۱۹۸۲)، گروه مرکز ملی اقیانوس شناسی، گروه حقوق دریا، نشر مهد حق
- ۷- جعفرزاده حقیقی، نعمت الله، فرهنگ، محمد، ۱۳۸۴، آلودگی دریا، (ترجمه) انتشارات معراج قلم
- ۸- حبیبی، محمد حسن، ۱۳۸۴، حقوق محیط زیست، جلد اول، انتشارات دانشگاه تهران
- ۹- سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۳۸۳، مجموعه قوانین و مقررات حفاظت محیط زیست، جلد اول و دوم، تهران
- ۱۰- ضیایی، بیگدلی، ۱۳۸۵، حقوق بين الملل عمومي (ترجمه)، تهران، انتشارات گنج دانش
- ۱۱- موسوي، سيد فضل الله، ۱۳۸۵، سير تحولات منابع حقوق بين ملل محیط زیست، نشر میزان

مقالات

- ۱۲- حسینی، سید محمد سعید، ۱۳۷۷، حفاظت از محیط های دریایی ایران و سازمان های منطقه ای، فصلنامه علمی محیط زیست، جلد دهم، شماره ۲۴- صفحات ۲ تا ۸
- ۱۳- زارع، علی، پورهاشمی، عباس، ۱۳۸۶، دانشنامه حقوق و سیاست، فصلنامه دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات، سال سوم، شماره ۶
- ۱۴- زمانی، سید قاسم، ۱۳۷۹، حقوق بين الملل درياها و حفاظت از محیط زیست دریایی، فصلنامه صلح سبز، سند شماره ۴-۵ (پیاپی ۵-۶)، سال اول و دوم، صفحه ۲۶ تا ۳۶

۱۵- شه‌میرزادی، پ، ۱۳۷۸، آیا فریاد مظلومیت دریاها را می‌شنوید؟ ماهنامه علمی پیام دریا، شماره ۷۸، صفحات ۴۶ تا ۴۹

۱۶- کرباسی و همکاران، ۱۳۷۶، بررسی روش‌ها و اثرات دفع زایدات در دریا، فصلنامه علمی سازمان حفاظت محیط زیست، جلد نهم، شماره اول، صفحات ۴۴ تا ۵۱

۱۷- گزارش ویژه، ۱۳۷۴، آلودگی محیط زیست دیگر مرزی نمی‌شناسد، ماهنامه علمی پیام دریا، شماره ۳۲، سال چهارم، صفحات ۵ تا ۱۱

۱۸- ناصری، سیمین، ۱۳۸۱، گزارش ویژه، ماهنامه علمی پیام دریا، شماره ۱۰۶، سال دهم، صفحه ۷

۱۹- دبیری، فرهاد، ۱۳۸۴، جزوه درس سیاست‌ها و قوانین برنامه‌ای، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات، دانشکده محیط زیست و انرژی

(ج) پایان نامه ها

۲۰- روستا، فخرالضحی، ۱۳۸۶، تحلیل مفهوم و الزامات توسعه پایدار در سند ژوهانسبورگ و تاثیر آن قوانین و مقررات زیست محیطی کشور، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات

۲۱- سعید ارشادی، فرناز، ۱۳۸۶، بررسی اصول و قواعد دستور کار ۲۱، با تاکید محور دوم تحت عنوان (منابع لازم برای توسعه) و تاثیر آن بر حقوق محیط زیست ایران، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات

۲۲- علمی سرابی، ماهان، ۱۳۸۱، بررسی آلودگی‌های نفتی و فلزات سنگین بر روی آب و رسوبات مناطق جزر و مدی آب‌های خلیج فارس (منطقه سلخ)، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات

۲۳- فصل بهار، شوکا، ۱۳۸۲، بررسی آلودگی نفتی دریای خزر، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات

۲۴- محمدی گلرنگ، آزاده، ۱۳۸۴، تجزیه و تحلیل نظام حقوقی دریای خزر، حفاظت از محیط زیست دریای خزر و تعیین جایگاه ایران در این نظام، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات

۲۵- معاونت محیط زیست دریایی، ۱۳۸۵، طراحی ساختار فنی، حقوقی و اداری لازم جهت تطبیق الزامات کنوانسیون لندن (LC)

۲۶-ناژداکي، عقيق، ۱۳۸۵، تحليل مقررات بين المللي مربوط به آلودگي نفتي و کاربرد آن در
جلوگيري از آلودگي نفتي خليج فارس و دريائي عمان پايان نامه کارشناسي ارشد، دانشگاه
آزاد اسلامي، واحد علوم و تحقيقات

۲۷-ناظمي، مهرداد، ۱۳۸۵، جزوه درس دانشگاه آزاد اسلامي، دانشکده محيط زيست و
انرژي

۲۸-وثيق پور، امير، ۱۳۸۲، مسئوليت مدني آلوده کنندگان محيط زيست، دانشگاه آزاد
اسلامي، واحد علوم و تحقيقات

سایت ها:

1-www.LondonConvention.org

2-www.Unescap.org

3-www.Imo.org

4-www.Mepa.org

5-www.Imodocs.com

6-www.En Wikipedia.org

7-www.Majlis.ir

8-Regional Organization For the Protection of the Marine

Environment(ROPME),2008,APPENDICESTO THE PRIGRESS
REPORT ON THE Implementation of the Decisions of the Thirteen
of Ropme Council and Proposed Programme Activities for the
years,2008-2009

9-(Kiss,A.,Shelton,D.,2004), International Environmental Low,Third
Edition

**Legal Consideration on Convention for Prevention of Dumping of Wastes and
Other Matters at Sea and Assessment of its Implementation in Iran
(London dumping convention)**

Abstract:

Making use of sea, as a place for dumping of wastes and other materials from human activities wasn't forbidden before creation of the convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matters (London Convention). Therefore, industrial countries, without any specific consideration, were dumping their wastes into the world's seas. Many years and before the beginning of rapid development of industry, the great self- purification of seas were preventing some of discharging problems. But gradually, the increase of industrial development activities, exceeded the production of wastes and other matters, and this led to the misuse of world's seas and oceans as a dump

site. One of the most important consequences of 1972 Stockholm World Conference was to focusing world attention on threats have jeopardized marine environment balance. World countries' leaders committed in Stockholm to begin protecting the environment. Finally, this movement at marine environment section led to the creation of London Convention in the same year. London Convention was concluded for cooperating between countries at December 29,1972 to promote effective control of all marine environment polluting resources and to prevent marine pollution by dumping wastes and other matters. Then it was opened for signature to other countries. At last, after 15 states signature, this convention was entered in to force at August 30,1975. Ratification and execution of London Convention resulted in coordinated performance of countries in marine waste management. Common actions with supports and cooperation of different international, regional, governmental and non-governmental organizations and agencies prevent marine pollution by dumping of wastes and other matters.

Due to the importance of wastes in our marine and coastal areas, investigation of the performance of London Convention can identify the lack of regulations and lack of regulation supports about marine pollution prevention by dumping of wastes and other matters in Iran. Considering this issue, proper protection of seas will be achieved.

London Convention has been studied here to achieve intended purposes. In first chapter, generalities about marine environment, including the importance and necessity of marine environment protection, with the focus on some internal and international resources of environmental law accompanying with marine pollution and its recourses, and finally, due to the study theme, dumping of wastes and other matters at seas with its impacts have been investigated .In the section of international measures, a brief history of marine pollution and marine environment international law with international law framework, exclusively for controlling of wastes and other material discharge at seas and oceans has been reviewed.

In second chapter, obligations, amendments, and annexes of London Convention have been investigated and classified. The obligations have been categorized in to legal obligations and technical and organizational obligations. In former section, subject ,purpose, territory, exceptions, rights and duties of parties, convention amendments,... and in latter, special requirements for wastes assessment, determination of pollutants' permissible limit, site selection and type of discharge selection, design principles for marine environment quality monitoring program, and discharge license issuance mechanism have been studied.

In third chapter, due to the examination of convention performance in Iran, the internal law system for marine environment conservation and its pollution has been mentioned in detail. Considering this, two issues have been compared .firstly, convention obligations with regional treaties that Iran as a party to them and secondly, Iranian internal law thereof .Finally, common and different aspects of these issues have been determined.

At last, recommendations and strategies for convention enforcement and conformity of its obligations with internal regulations have been presented. Furthermore, translation of convention English text has been reviewed and its protocol has been translated.